

**UNIVERSIDAD DE MADRID**  
**FACULTAD DE DERECHO**



**TESIS DOCTORAL**

**Condición y régimen jurídico del comandante de aeronave**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR  
PRESENTADA POR

**Martín Bravo Navarro**

**Madrid, 2015**

Rd. JV. 283

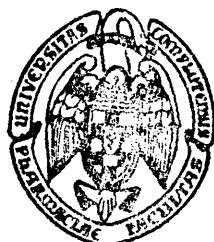
TE  
85

162-B-64

CONDICION y REGIMEN JURIDICO  
del  
COMANDANTE DE AERONAVE

Tesis doctoral

Universidad de MADRID



BIBLIOTECA  
DE DERECHO

Martín Bravo Navarro

## S U M A R I O

|                        | Págs. |
|------------------------|-------|
| INTRODUCCION . . . . . | 1     |

### TITULO I

#### EL COMANDANTE DE AERONAVE.-Consideraciones generales. . . . .

|  |    |
|--|----|
| 1.- <u>Terminología. . . . .</u>   | 6  |
| <u>Legislación española. . . . .</u>   | 8  |
| 2.- <u>Concepto. . . . .</u>   | 10 |
| <u>Legislación española. . . . .</u>   | 12 |
| 3.- <u>Caracteres. . . . .</u>   | 15 |
| 4.- <u>El comandante de aeronave y el capitán de buque. . . . .</u>                                  | 20 |
| 5.- <u>Condiciones . . . . .</u>   | 27 |
| A) <u>Documentación . . . . .</u>  | 27 |
| -título . . . . .  | 29 |
| -licencias . . . . .   | 30 |
| -calificación y habilitación . . . . .   | 30 |
| B) <u>Requisitos. . . . .</u>  | 31 |
| a) condiciones relativas a los conocimientos y experiencia aérea. Aptitud psico-fisiológica. . . . . | 31 |
| b) condiciones relativas al estado civil de la persona . . . . .                                     | 32 |
| 1. Circunstancias individuales . . . . .   | 32 |
| 2. Circunstancia objetiva . . . . .  | 33 |
| c) inscripción en el registro. . . . .   | 35 |
| <u>Legislación española . . . . .</u>  | 38 |

### TITULO II

#### EL COMANDANTE DE AERONAVE EN LA NAVEGACION AEREA PRIVADA.-

|  |    |
|--|----|
| Condición jurídica como auxiliar del explotador y del empresario . . . . . | 53 |
|--|----|



## SECCION PRIMERA

| <u>EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO AUXILIAR DEL EMPRESARIO</u>   | <u>Págs.</u> |
|---|--------------|
| <u>RIO</u> . . . . .  | 57           |
| 1.- <u>Concepto previo de empresa aérea y caracteres diferenciales respecto a la explotación no comercial de aeronaves.</u> | 57           |
| <u>Legislación española.</u> . . . . .  | 67           |
| 2.- <u>Concepto y carácter del comandante de aeronave como auxiliar del empresario aéreo.</u> . . . . .                     | 69           |
| 3.- <u>Naturaleza del vínculo existente entre ambos.</u> . . . . .  | 76           |
| <u>En concreto: tipicidad del contrato.c.</u>   | 78           |
| <u>-arrendamiento de obra</u> . . . . .   | 78           |
| <u>-mandato.</u> . . . . .  | 79           |
| <u>-contrato de trabajo.</u> . . . . .  | 81           |
| 4.- <u>Carácter especialísimo del comandante como representante legal del empresario: casos de representación legal</u> . . | 85           |
| <u>Teorías acerca de su naturaleza:</u> . .   | 89           |
| <u>-teoría sobre la representación legal</u> . . . . .  | 89           |
| <u>-el comandante como "institor" del empresario</u> . . . . .  | 91           |
| <u>-el comandante como gestor de negocios ajenos</u> . . . . .  | 91           |
| <u>-el comandante como órgano de la empresa.</u> . . . . .  | 92           |
| <u>Legislación española</u> . . . . .   | 93           |
| 5.- <u>Particularidades aeronáuticas en las relaciones jurídico laborales, entre empresario y comandante de aeronave</u>    | 94           |
| <u>-nombramiento:</u>   |              |
| A) <u>nombramiento por el empresario</u>  | 96           |
| <u>período de prueba</u>  | 97           |
| B) <u>nombramiento por ley.</u> . . . . .   | 99           |
| C) <u>nombramiento por acto administrativo</u> . . . . .  | 100          |
| <u>-dispensa del comando.</u> . . . . .   | 102          |



|   | Pgs. |
|---|------|
| <u>-otras particularidades</u>                          |      |
| -terma del contrato. . . . .                            | 103  |
| -clases de contrato. . . . .                            | 103  |
| -retribuciones . . . . .                                | 104  |
| -jornada de trabajo. . . . .                            | 104  |
| -privilegios. . . . .                                   | 104  |
| -jubilaciones y pensiones de seguridad social . . . . . | 105  |
| -extinción y resolución del contrato                    | 106  |
| -obligaciones especiales del comandante . . . . .       | 107  |
| <u>Legislación española. . . . .</u>                    | 107  |

## SECCION SEGUNDA

|  |     |
|--|-----|
| <u>EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO AUXILIAR DEL EXPLOTADOR NO EMPRESARIO. . . . .</u> | 111 |
| <u>Legislación española. . . . .</u>   | 113 |

## SECCION TERCERA

|  |     |
|--|-----|
| <u>EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO ENCARGADO DE LA DIRECCION AERONAUTICA. . . . .</u> | 115 |
| A) <u>EL COMANDANTE COMO CONDUCTOR DE LA AERONAVE. . . . .</u>                       | 117 |
| 1. <u>Facultades de dirección aeronáutica</u>  | 117 |
| 2. <u>Deberes de la dirección aeronáutica</u>  | 120 |
| a) <u>antes de la salida de la aeronave. . . . .</u>                                 | 121 |
| b) <u>durante el viaje. . . . .</u>  | 121 |
| c) <u>después del vuelo . . . . .</u>  | 122 |
| B) <u>EL COMANDANTE COMO JEFE DE LA EXPECTACION. . . . .</u>                         | 123 |
| <u>Deberes:</u>  |     |
| -impuestos por la disciplina de vuelo. . . . .                                       | 124 |
| -impuestos por la vigilancia y policía de la circulación aérea. . . . .              | 124 |
| OTRAS OBLIGACIONES NO CATALOGADAS. . . . .   | 125 |

## SECCION CUARTA

|  | Pgs. |
|--|------|
| <u>EL COMANDANTE COMO DELEGADO DE LA AUTORIDAD DEL ES-</u><br><u>TADO.</u> . . . . .   | 127  |
|  |      |
| A) <u>COMO CONDUCTOR DE LA AERONAVE:</u> poderes sobre la<br>comunidad viajante en orden a garantizar la se-<br>guridad del vuelo . . . . .                                    | 130  |
| a) poder de mando. . . . .   | 131  |
| b) poder disciplinar . . . . .   | 132  |
| c) poder de policía. . . . .   | 132  |
| -Comienzo y término de estos poderes. . . . .  | 133  |
| -EXAMEN ESPECIAL DE LAS FACULTADES CONCEDIDAS<br>AL COMANDANTE RESPECTO A LAS INFRACCIONES Y<br>CIERTOS ACTOS QUE PUEDAN COMETERSE A BORDO<br>DE LA AERONAVE EN VUELO. . . . . | 135  |
| -ámbito de aplicación. . . . .   | 138  |
| -medidas a imponer y supuestos que condicio-<br>nan su aplicación. . . . .   | 138  |
| actos que las motivan y valoración . . . . .   | 139  |
| -facultades de mando sobre la tripulación y<br>requerimiento de ayuda a los pasajeros. . . . .   | 139  |
| -comunicaciones y entrega a las Autoridades<br>competentes del lugar de aterrizaje de la<br>persona infractora y datos relativos a la<br>infracción. . . . .                   | 139  |
| -irresponsabilidad del comandante . . . . .  | 140  |
|  |      |
| B) <u>COMO JEFE DE LA EXPEDICION:</u> atribuciones en su<br>calidad de funcionario público. . . . .  | 141  |
|  |      |
| -a) <u>atribuciones como funcionario público del</u><br><u>estado civil</u> . . . . .  | 143  |
| -nacimientos y defunciones; desapariciones<br>a bordo. . . . .   | 145  |
| -matrimonios. . . . .  | 145  |
| -testamentos. . . . .  | 146  |
| b) <u>atribuciones de orden judicial.</u> . . . . .  | 147  |
| OTAS FACULTADES NO CATALOGADAS . . . . .   | 148  |
| <u>Legislación Española</u> . . . . .  | 149  |

## SECCION QUINTA

!!

|  | Pgs.  |
|--|-------|
| <u>CULPA Y RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE AERONAVE</u>  | 157   |
| <u>I.- RESPONSABILIDAD CRIMINAL.</u>   | 163   |
| A) <u>Responsabilidad penal derivada de delitos dolosos.</u>   | 163   |
| B) <u>Responsabilidad penal derivada de delitos culposos.</u>  | 165   |
| 1-a) <u>imprudencia temeraria.</u>   | 166   |
| 1eb) <u>imprudencia antirreglamentaria.</u>  | 168   |
| 2) <u>resultado.</u>   | 169   |
| <u>COMPETENCIA:</u>  | 171   |
| <u>Convenio de Tokio.</u>  | 174   |
| <u>-campo de aplicación:</u>   | 174   |
| <u>-reglas y principios generales de competencia.</u>  | 175   |
| <u>II.-RE PONSABILIDAD GUBERNATIVA.</u>  | 176   |
| A) <u>Por infracción de los reglamentos del aire, en calidad de encargado de la dirección aeronáutica.</u> | 177   |
| a) <u>el comandante de aeronave y los servicios o instalaciones de ayuda a la navegación.</u>              | 178   |
| b) <u>el comandante de aeronave y el control de la empresa.</u>  | 182-3 |
| c) <u>el comandante y el pilotaje automático.</u>  | 183   |
| B) <u>Por incumplimiento de sus deberes como delegado de la Autoridad del Estado</u>                       | 184.  |
| <u>III.- RESPONSABILIDAD CIVIL</u>   |       |
| A) <u>Diferencia de la responsabilidad criminal</u>  | 185   |
| B) <u>Por daños a tercero en superficie o abordaje</u>   | 186   |
| <u>Competencia.</u>  | 190   |
| C) <u>Derivada del contrato aeronáutico.</u>   | 191   |
| <u>IV.- RESPONSABILIDAD LABORAL.</u>   | 209   |
| <u>Legislación Española.</u>   | 209   |



### TITULO III

|   |             |
|---|-------------|
| <u>EL COMANDANTE DE AERONAVE EN LA NAVEGACION AEREA ESTATAL</u> | Pgs.<br>220 |
|---|-------------|

#### SECCION PRIMERA

##### EL COMANDANTE DE AERONAVE DE ESTADO, NO MILITAR

|   |     |
|---|-----|
| A).-Condiciones psicotécnicas y habilitación legal  | 229 |
| B).-Condiciones relativas al estado de ciudadanía   | 230 |
| D).-Derechos y obligaciones como encargado de la dirección aeronáutica y delegado de la autoridad del Estado. . . . . | 230 |
| E).-Responsabilidades. . . . .  | 231 |
| F).-Privilegios de jurisdicción en países extranjeros. . . . .  | 232 |
| H).-Prohibiciones. . . . .  | 232 |

#### SECCION SEGUNDA

|  |     |
|--|-----|
| <u>EL COMANDANTE DE AERONAVE MILITAR. . . . .</u>  | 233 |
| A) Condiciones psicotécnicas y habilitación legal  | 234 |
| B).-Condiciones relativas al estado de ciudadanía  | 236 |
| C).-Estatuto personal relativo al Estado. . . . .  | 236 |
| D).-Derechos y obligaciones como encargado de la dirección aeronáutica y delegado de la Autori-<br>dad del Estado. . . . . | 236 |
| E.-Responsabilidades. . . . .  | 239 |
| F).-Privilegios de jurisdicción en países extranjeros. . . . .   | 240 |
| H).- Prohibiciones. . . . .  | 243 |
| <u>Legislación Española. . . . .</u>   | 243 |

#### TITULO IV

|  | Pgs. |
|--|------|
| <u>HACIA UNA REGULACION INTERNACIONAL DEL COMANDANTE<br/>DE AERONAVE. Precedente y estado actual del Pro-<br/>yecto de Convenio Internacional. . . . .</u> | 250  |
| I.- Precedentes. . . . .   | 250  |
| II.- Estado actual del Proyecto de Convenio  | 253. |
| <u>CONCLUSIONES . . . . .</u>  | 259  |
| <u>BIBLIOGRAFIA . . . . .</u>  | 276  |

Nota peculiárrima en la creación y desarrollo del Derecho Aéreo ha sido la formulación de sus principios y normas , paralelamente y en algunos casos con anticipación el sorprendente y progresivo avance de la técnica aviatoria. La extraordinaria curiosidad que el fenómeno del vuelo suscitó entre las gentes similar a la que acompaña en nuestro día a la navegación especial, atrajo también desde sus comienzos la atención del jurista por cuanto que la navegación aérea implicaba un conjunto de cuestiones jurídicas, hasta entonces desconocidas y por tanto imprevistas por la doctrina y el derecho positivo. Acuciados por la necesidad de regular las nuevas situaciones jurídicas planteadas, juristas de diversas nacionalidades celebran ya en los mismos albores de la Aviación. Congresos y Conferencias internacionales tales como los de Varsovia y París de 1910, en los cuales se sientan las bases y principios fundamentales del Derecho Aéreo. Desde aquellas fechas hasta nuestros días , al compás y en algunos casos anticipándose al extraordinario desarrollo de la navegación aérea , asistimos al nacimiento de numerosos Acuerdos Bilaterales o Convenios Internacionales sobre materias referentes a la nueva navegación tales como transporte aéreo internacional responsabilidad por daños a terceros, reconocimiento de derechos sobre aeronaves , abordajes, embargos preventivos de aeronaves , reconocimiento de la soberanía nacional sobre el espacio aéreo, etc.

Desde el punto de vista del derecho interno, numerosos países se hacen eco del movimiento jurídico-doctrinal en pro de la regulación de la navegación aérea y siguiendo la pauta o procediendo a los convenios Internacionales, van traduciendo en normas de derecho público o privado las bases y principios fundamentales de la nueva disciplina jurídica. Bajo distintos títulos (Ley o Código de Navegación Aérea, Ley de Aviación Civil, Ley del Tráfico o del Transporte Aéreo, etc), y sin mencionar otras numerosísimas disposiciones legales más concretas se han venido definiendo y regulando paulatina, pero constantemente , diversas instituciones de derecho aéreo, de indudable sustantividad que nos permite considerar esta nueva colección jurídica como una rama especial del Derecho con fisonomía y caracteres propios.



Piedra angular del Derecho Aéreo es el transporte por aeronave por ser éste el medio ordinario y fundamental de que se sirve la explotación aeronáutica para el cumplimiento de sus fines; de ahí que en él converjan la mayor parte de las cuestiones que presenta el nuevo derecho, incluso -aunque con menor relevancia- en su vertiente pública. Pues bien, elemento esencial para la realización de aquel transporte es el personal navegante, a cuya competencia técnica se encomienda la dirección aeronáutica; y figura de singularísimo relieve entre el personal aeronáutico es el comandante piloto de aeronave, en cuanto que por exigencias naturales de aquella dirección de la aeronave, está llamado a ostentar el grado superior de la escala jerárquica, así como por el complejo de funciones de derecho privado y público que ha de ejercer como consecuencia de la asunción de este comando.

No es necesario sin embargo, contemplar la figura del comandante de aeronave como jefe del transporte para valorar su trascendencia jurídica. Considerado simplemente en sus funciones y cometidos técnicos, con independencia de los que se añaden en los supuestos de auxiliar de la explotación aérea, reviste un especial interés suficiente a justificar un análisis jurídico particular de su figura. Es obvio, no obstante, que se hace más evidente su importancia al estudiarlo dentro de la explotación aérea, especialmente cuando ésta se dedica al transporte aéreo en razón de la mayor variedad de situaciones jurídicas que en calidad de tal pueda ofrecer y del más extenso y variado cometido de sus funciones, aplicables sólo parcialmente al comandante de la aeronave cuando se le considera como figura aislada e independiente. Ello explica la mayor extensión que daremos en nuestro trabajo, al análisis de la condición jurídica del comandante en cuanto auxiliar del explotador.

Particularidades dignas de notar encontraremos ya en el nacimiento de las relaciones jurídicas que ligar al comandante de la aeronave con el explotador en base a las singularidades y matices que presenta el cumplimiento de su especial cometido a bordo de la aeronave, si se le compara con cualquier otro trabajador por cuenta ajena. Y des

de el punto de vista mercantil, aunque la actuación y las facultades del comandante como auxiliar y representante del empresario, no sean excesivamente amplias y reiteradas, en razón a la extensa red de agentes comerciales que las empresas aéreas tienen distribuidos en los aeropuertos de carga y descarga, así como por la rapidez de las comunicaciones que permiten conocer al momento la voluntad del empresario, de hecho le son concedidas en algunas ocasiones aquellas facultades representativas, las cuales con las facultades de representación legal, reconocidas y precisadas por algunas legislaciones, en interés público del tráfico aéreo y del empresario, plantean numerosos problemas jurídicos que demandan una clara solución doctrinal y legal en beneficio de la rapidez y simplificación con que se debe desarrollar en todo momento la explotación mercantil aérea.

Asimismo la navegación aérea por realizarse ordinariamente sobre espacios o territorios no sometidos a la propia soberanía, implica la asunción por parte del comandante de la aeronave de facultades de orden político judicial, administrativo y relativas al estado civil, delegadas por la propia Autoridad del Estado bajo cuyo pabellón vuela la aeronave; pues bien, para alcanzar una visión clara y distinta de esta materia, indispensable para conseguir una correcta y adecuada valoración crítica, se hace necesaria una exposición permanentizada y sistemática de aquellas facultades y sus correspondientes obligaciones, recogidas en casi todas las legislaciones en normas muy dispares y de distinto rango legal.

Desde otro punto de vista, al abordar el estudio del estatuto jurídico-penal del comandante de aeronave, nos encontramos con otro cúmulo de problemas de singular relieve, tales como los relativos a la responsabilidad penal-aeronáutica -especialmente en su vertiente culposa-, responsabilidad civil, fuero y competencia, etc. materias estas en las que -supuesta la nota de internacionalidad que caracteriza a la navegación aérea-, convergerán en muchos casos complejos y delicados problemas de derecho internacional, junto a los que se derivan de la propia fisonomía e indudables peculiaridades que ofrece la responsabilidad aeronáutica.

Dentro de lo que pudiéramos denominar navegación aérea

estatal, el comandante de aeronave militar dado el carácter de sus funciones y la especial condición de que está revestido por el hecho de su pertenencia a las fuerzas armadas, requiere un análisis por separado respecto a los restantes comandantes de aeronaves no estatales, que nos permite señalar con nitidez los genuinos caracteres y matices que ofrece y el diverso tratamiento a que viene sometido por las normas de derecho público tanto interno como internacional.

Pues bien, sobre esta primerísima figura de la navegación aérea no existen estudios jurídicos en España, aunque sobre otros aspectos del Derecho Aéreo contamos ya con valiosas aportaciones, en nuestra doctrina. Por lo que se refiere a la legislación, su tratamiento aparece disperso en numerosas disposiciones entre las cuales es capital la reciente Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, si bien hay que advertir que el articulado referente al comandante de aeronave es extraordinariamente sucinto, sin contar con el ámbito de su aplicación no se extiende a la materia penal, cuya regulación se ha dejado para una 2ª fase. Es evidente por tanto, que en nuestro país y con referencia a figura tan fundamental de la navegación aérea no se ha cumplido, aquella característica especial que asignábamos al derecho aéreo en formación: ni la doctrina ha estudiado, ni el derecho positivo regulado en la medida que era de sesear -teniendo en cuenta la frecuencia y el volumen del tráfico aéreo nacional e internacional sobre nuestras fronteras en la actualidad, las numerosas e importantes cuestiones que según hemos indicado presenta la institución más relevante de este tráfico. En España, pues, ni la teoría ni la norma jurídica aérea se ha desarrollado en este caso al compás de los hechos.

En algunas legislaciones extranjeras, así como por especialistas de habla no castellana, la condición jurídica del comandante de aeronave, ha sido objeto de mayor atención, preferentemente desde el punto de vista del derecho privado. No obstante debido quizás a la complejidad de la materia y a las numerosas cuestiones que el tema llega consigo solamente encontramos estudios parciales o regulaciones particulares, sin que en ningún caso se haya intentado un análisis doctrinal exhaustivo o una legislación amplia y detallada.

Con respecto al derecho internacional hay que añadir que ni los esfuerzos del extinguido C.I.T.E.J.A. (Comité Internacional de Técnicos, Expertos, Jurídicos Aéreos), ni la reiterada atención prestada por la actual Comisión Jurídica de la O. A. C. I. (Organización de Aviación Civil Internacional), han logrado hasta el momento dar vida y vigencia en un Convenio Internacional el Proyecto de Estatuto jurídico-internacional del comandante de aeronave, que desde hace largo tiempo duerme en la carpeta de asuntos pendientes de la citada Comisión Jurídica



Parece, pues, conveniente dedicar en lengua española un estudio especial al comandante de aeronave, no sólo para aumentar la bibliografía de nuestro derecho aéreo en formación facilitando con ello un instrumento más de conocimiento a los estudiosos de esta disciplina, sino también para aportar en la medida de nuestras posibilidades un nuevo dato a la comisión jurídica de la O.A.C.I. satisfaciendo sus deseos y ayudando -al menos este es nuestro propósito- en su tarea recopiladora de estudios jurídicos aéreos de toda nacionalidad y condición.

Con respecto al fin que nos proponemos, así como el método a emplear, basta con añadir a las consideraciones anteriormente expuestas el índice o sumario de materias, para darse inmediata cuenta de que vamos a intentar realizar un estudio todo lo amplio, detallado y completo que nos sea posible sobre la condición y régimen jurídico del comandante de aeronave tanto desde el punto de vista de derecho público como privado, siguiendo en la exposición el orden sistemático tradicional en estos casos.

Si bien el estudio no se circunscribe a ninguna legislación en particular, procuraremos dedicar un apartado especial a la legislación española, en los casos en que nuestro ordenamiento se pronuncie sobre la materia que se trate, dejando en todo caso constancia de las omisiones o lagunas legales que puedan ser advertidas. Dada, pues, la generalidad de este estudio, condicionado por la nota de internacionalidad característica y esencialísima al estatuto jurídico del comandante de aeronave, como esperamos demostrar, nos es necesario y queremos por él tener presente en la medida que nos sea posible tanto la doctrina como las principales realizaciones legales extranjeras, para obtener como resultado de este análisis de la doctrina y el Derecho comparado una guía valiosísima que nos ayude a conseguir una mejor valoración crítica del "status quaestionis" en el Derecho español y las razones que nos impulsan a afirmar la necesidad de proceder a la regulación internacional de la condición jurídica del comandante de aeronave, con que a guisa de conclusión queremos dar por terminado nuestro trabajo.

EL COMANDANTE DE AERONAVE.- Consideraciones Generales.

Comenzamos nuestro estudio con el examen de los principios y disposiciones que son generalmente de aplicación a la figura del comandante de aeronave, considerado - éste tanto como auxiliar de la explotación aeronáutica privada, como ejerciendo sus funciones en aeronaves estatales; dejamos, pues, el análisis de las singularidades y matices que ofrece aquella figura, contemplada en las dos situaciones jurídicas mencionadas, para el momento en que hayamos - de entrar en el examen en concreto de estos dos amplios títulos en que se va a encuadrar fundamentalmente este trabajo.

1. Terminología.-

Antes de entrar en el análisis del concepto y caracteres que reviste la figura del comandante de aeronave, nos parece oportuno, justificar el empleo del término "comandante". Y estimamos procedente esta previa justificación, porque si bien tal denominación aparece generalizada en la mayor parte de los países de habla española incluyendo el nuestro, así como en la legislación francesa ("commandant d'aeronef"), italiana ("comandante di aeromobile"), anglo-americana ("aircraft commander") y alemana ("luftfahrzeugg

kommandant") (1) va tomando carta de naturaleza en algunos países iberoamericanos (2) la expresión "piloto al mando de la aeronave" equivalente a la inglesa "pilot in command" y francesa "pilote commandant de bord", terminología admitida y recomendada por la O.A.C.I. (3).

No somos partidarios de la indicada innovación terminológica, porque aparte de que -a nuestro modo de entender- no aporta ningún beneficio al estilo, ni a las formas expresivas del derecho aéreo, nos parece que en su afán por aclarar y precisar la función del comandante como director y responsable del vuelo lo oscurece más bien y lo complica. En efecto: si con el término "piloto al mando de la aeronave" se pretende dejar claro que el comandante debe tener la condición de piloto, más adecuado hubiera sido emplear la denominación de "comandante piloto de aeronave" q

- 
- 1) Admitimos como usual el empleo del término "comandante" tanto en la doctrina como en el derecho positivo iberoamericano, con las contadas excepciones, que en la nota siguiente citamos; la misma terminología adopta la legislación vigente en Francia (Código de 30 de noviembre de 1955), Inglaterra (Civil Aviation Act de 1949), Italia (Código de la Navegación de 1942) y Alemania (Ley de 10 de enero de 1959).
  - 2) Cuba, República Dominicana y Panamá
  - 3) Véase CARNAULT: "Informe sobre la condición jurídica del comandante de aeronave"; Actas y Documentos de la séptima sesión del Comité Jurídico de la O.A.C.I., Montreal, 1951, pág. 322.



que lo diferenciaría, por una parte, del simple piloto desasistido de aquella condición de mando de la aeronave y por otra -- teniendo en cuenta la significación que usual y comúnmente se da al término comandante--, se acomodaría y nos reflejaría con más precisión las funciones y superior jerarquía que le son atribuidas en la aeronave al conductor de la misma y jefe de la expedición aérea.

#### Legislación española.

Ha sido comúnmente aceptada la expresión "comandante de aeronave" a lo largo del progresivo desarrollo de nuestra legislación aeronáutica. Por ser regla general la aceptación de tal expresión y haberla así consagrado la reciente Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960 (arts. 26, 59, 60, 143, 152 y 156), nos abstenemos de reproducir otras numerosas disposiciones en que tal terminología viene recogida, y nos limitamos a exponer las dos excepciones principales que hemos encontrado respecto a aquella regla general.

La Orden de 4 de julio de 1947 que reglamenta las relaciones laborales entre la Compañía Aérea Iberia y el personal que en ella presta sus servicios, incluye dentro del personal volante a los PILOTOS PRIMEROS, que "desempeñan la jefatura de la aeronave, siendo la máxima autoridad de la misma y responsables directos del tráfico en vuelo"; es decir, sustituye la expresión comandante de aeronave por la de "piloto primero", terminología que no nos parece adecuada según ya expusimos y que es sólo estimamos utilizable para diferenciar al comandante de aeronave del Piloto segundo o copiloto, que según la definición contenida en el mismo precepto que la anterior (art. 52) "prestán sus servicios en la conducción de la aeronave a las órdenes del jefe de la misma, ayudando a éste en su cometido".

La Orden del Ministerio del Aire de 24 de mayo de 1955 que desarrolla el Decreto de 13 de mayo de 1955, sobre títulos aeronáuticos civiles adopta una posición intermedia al definir y distinguir al Comandante al mando de la aeronave ("piloto -- que tiene encomendado el mando de la aeronave y la responsabilidad de la seguridad de la misma actuando o no como piloto"), a-

del Comandante al mando de la aeronave actuando como piloto  
("el Comandante al mando de la aeronave cuando maneje perso  
nalmente los mandos de la misma durante el vuelo"); tales a  
definiciones y distinciones que nos convendrá retener a los  
efectos de las demás disposiciones contenidas en aquel decreto  
to, sirven de abono en pro de nuestro criterio de mantener  
la denominación tradicional de "Comandante de aeronava", que  
con su amplitud comprende como el género a la especie, aquel  
llos dos supuestos y suficiente por tanto para servir de ref  
ferencia, a todos los problemas y cuestiones que nos corres  
ponden analizar en nuestro estudio.

## 2. Concepto.

Las múltiples y complejas funciones de índole técnico, administrativo-políticas e incluso comerciales que está llamado a desempeñar el comandante de aeronave, hace muy difícil comprender desde el punto de vista jurídico, en una simple definición las notas esenciales que sirvan a dibujar con exactitud el contorno de esta primerísima figura de la navegación aérea. Por otra parte la imprecisión existente - en la doctrina (4) acerca del concepto de aeronave, dadas las numerosísimas definiciones que sobre este medio de locomoción han ofrecido los autores, así como el distinto carácter que ofrece a nuestro estudio la figura del comandante de aeronave según ésta sea pública o privada, contribuyen a hacer - más espinosa nuestra tarea de sentar un concepto previo, que no obstante intentaremos llevar a cabo por exigencias de método.

Frecuentemente encontramos en la doctrina y en el derecho positivo definiciones del comandante de aeronave, referidas a su peculiar situación como auxiliar del explotador o del empresario aéreo conforme veremos en su momento; también en la navegación aérea estatal, la legislación de - los distintos países, así como los convenios internacionales

---

(4) Véase Francisco LOUSTAU FERRAN: "La aeronave y sus régimen jurídico", Madrid, 1958, pgs. 11 y ss.

son muchas las ocasiones en que aplican un tratamiento específico al comandante de aeronave militar, valorando la personalidad y singular relevancia que ofrece esta especial situación del comandante. Sin embargo no encontramos un concepto genérico que comprenda ambas situaciones, válido para un análisis sobre la condición y régimen jurídico del comandante de aeronave, considerado en este doble aspecto público y privado, como es objeto de nuestro estudio; de ahí que intentemos seguidamente, ensayar por nuestra cuenta tal concepto genérico.

Aunque pudiera parecer oportuno esperar al término de nuestro trabajo para establecer el concepto de comandante de aeronave, es decir, una vez que hayamos recorrido previamente el camino expositivo de las funciones que desempeña, estatuto peculiar según sea público o privado, responsabilidad, etc., estimamos, no obstante, útil por razón de sistema y método, anticipar por vía de ensayo aquella definición, en esta parte general, sin perjuicio de confirmarla en su momento, una vez nos hayamos ampliamente extendido en su contenido a lo largo de nuestro estudio.

Siguiendo las previsiones antedichas, concebimos al comandante de aeronave como "aquella persona habilitada técnica y legalmente para la dirección y conducción de una aeronave, en nombre propio o confiada por tercero, en orden al cumplimiento de fines públicos o privados".

### Legislación española .

No hemos encontrado en nuestra legislación aeronáutica una definición genérica del comandante de aeronave , comprensiva de su situación jurídica tanto en la navegación aérea privada (considerándose piloto al mando de la aeronave en nombre propio explotada o auxiliar al servicio de tercero) o prestando sus servicios en aeronaves de Estado. Sin embargo, como tendremos ocasión de comprobar reiteradas veces en nuestro estudio , son muchas las ocasiones en que la peculiar y distinta condición jurídica que ostenta el comandante en una y otra situación , ha llevado al legislador a regular con normas diversas y específicas cada una de esas situaciones.

Las definiciones contenidas en la Orden de 24 de mayo de 1955 que antes transcribimos , pese a la generalidad y amplitud con que están expresadas, no nos sirven precisamente, por su excesiva abstracción , útil a los fines del mencionado precepto, pero incompletas para nuestro estudio , al no aludir al carácter público o privado y a la autonomía o dependencia con que se desempeñan las funciones del comando.

Desde el punto de la navegación aérea privada , son de advertir las definiciones establecidas por la Orden del Ministerio del Trabajo de 4 de julio de 1947, así como las que se recogen en los arts. 59 y 60 de la Ley de Navegación Aérea , que aunque de escaso rigor técnico-jurídico , nos interesa exponer y analizar someramente .

La Orden de 4 julio de 1947 que aprueba la reglamentación de trabajo del personal de la Compañía Aérea Iberia establece bajo la denominación de piloto primero según vimos la siguiente definición del comandante de aeronave:

"Son los que con el título correspondiente (de grado superior ) , licencia expedida por la Dirección General de Aviación Civil , conocimientos generales de las Leyes y Reglamentos de Aeropuertos , Reglamento de Tráfico, Legislación Internacional, Código de Comercio y particulares de los Reglamentos de Circulación Aérea, Disciplina de Pista y Reglamento de luces y señales , desempeñan la jefatura de la aeronave , siendo la máxima autoridad de la misma y responsables -

directos del tráfico en vuelo y trabajos preparatorios. Son encargados de realizar y ordenar sean llevadas a cabo todas las operaciones relacionadas con el despegue, aterrizaje y vuelo; representan directamente a la Compañía en los lugares en que no hubiera delegación y han de tener las prácticas necesarias que determine la Compañía".

Se trata como se ve de una definición amplia que pretende llegar al concepto de comandante de aeronave a través de la enumeración de los requisitos técnico-profesionales, exigidos para el ejercicio del comando, las funciones a desempeñar y su carácter de autoridad; dada la extensión y complejidad de las materias a que afecta, resulta poco satisfactoria desde el punto de vista técnico como todas las definiciones de esa índole, ya que por una parte carece de la concreción exigida a todo concepto y por otra en su afán de comprender mediante una prolija enumeración las diversas facetas que ofrece la poliédrica figura del comandante, incurre en algunas omisiones (v.gr.: requisitos sobre calificación del título, nacionalidad, atribuciones en calidad de funcionario-sustituto en cuestiones sobre el estilo civil, responsabilidad gubernativa y penal etc.); no obstante, desde el punto de vista práctico, su contenido nos ha brá de ser útil en diversas ocasiones y especialmente cuando hayamos de buscar en algunas materias de nuestro estudio la oportuna referencia a la legislación española.

La Ley de Navegación Aérea (art. 59) define al comandante de aeronave como "la persona designada por el empresario para ejercer el mando"; tal definición nos parece excesivamente simple en relación con la complejidad funcional de que viene revestido el comandante; deficiente al no ir precedida de un concepto legal claro del empresario, pues en ocasiones se confunde esta figura con la del explotador u operador, así como por desconocer o dejar de lado al comandante de aeronave-empresario que no encaja en aquella definición; por último -como veremos más ampliamente en su momento- es parcial e incongruente con la propia ley, que como es sabido se aplica a la navegación aérea privada en general, es decir a la explotación de aeronaves, tenga e

no tengan estas explotaciones carácter empresarial.

Los párrafos segundo y tercero señalan los requisitos para el ejercicio del comando, que deben ser completados y ampliados en el art. 64 de la propia ley y el Decreto de 13 de mayo de 1955 y la Orden de 13 de mayo de 1955, relativos a títulos civiles aeronáuticos, que serán analizados más tarde (vid. pág. 22 y ss.).

Como complemento a la definición del art 59, debe ser también tenido especialmente en cuenta, lo dispuesto en el art. 60 de la ley propia ley: "el Comandante tendrá la condición de autoridad en el ejercicio de su mando y será responsable de la aeronave y su tripulación, de los viajeros y y equipajes, de la carga y del correo desde que se hace cargo de aquélla para emprender el vuelo, aunque no asuma su pilotaje material".

Nos encontramos también aquí ante un concepto funcional que, siguiendo análogas apreciaciones a las que hicimos al comentar el art. 5º de la Orden de 4 de julio de 1947, podemos considerar excesivamente amplio e incompleto, punto de vista que por otra parte se satisficará en multitud de ocasiones en este trabajo.



### 3. Caracteres.

La figura del comandante de aeronave tiene una fisonomía peculiarísima que sólo admite comparación -con las debidas reservas como después veremos- con el capitán de buque. La amplitud y heterogeneidad de funciones, que está -llamado a desempeñar en un instrumento de tan variadísimas aplicaciones como es la aeronave; las especiales facultades que le son atribuidas como suprema jerarquía de la organización a bordo, así como la confluencia en la regulación de las diversas situaciones jurídicas en que puede encontrarse (como comandante de aeronave pública o privada, en el espacio aéreo sometido a distintas soberanías nacionales o nullius, etc.) de numerosas y complejas normas de derecho interno, público y privado (administrativas, penales, mercantiles, civiles, etc.), así como reglas y acuerdos internacionales, hacen de esta primordial figura de la navegación aérea, una institución del Derecho, de caracteres propios e inconfundibles que en síntesis exponemos seguidamente,

a) Amplitud y elasticidad, por cuanto abarca numerosas situaciones ya que comprende tanto al comandante único tripulante, pasajero y piloto, de la aeronave, como al jefe de la expedición aérea en aeronaves comerciales de gran capacidad de tripulación, pasajeros y mercancías; igualmente se comprenden en su concepto, tanto las aeronaves públicas

o de Estado (aduaneras, de policía y militares) como las privadas cualesquiera que sea el fin por el que se explota la aeronave (mercantil, científico, recreativo, etc.).

b) Funcionalidad, por cuanto que el cargo de comandante, no viene definido necesariamente o condicionado a la consecución de un determinado grado o título especial - de los requeridos al personal de vuelo, sino por las funciones que desempeña. No existe una categoría especial de comandante de aeronave, porque este cargo con las funciones a él anejas, se confiere en determinadas circunstancias a los otros miembros de la tripulación según el orden jerárquico: pilotos, navegantes, mecánicos, radiotelegrafistas, etc. Así lo establece el Proyecto de Convenio sobre la condición jurídica del comandante de aeronave (art. 12, ap. 3). No obstante hay que advertir que en las legislaciones nacionales, se sigue exigiendo en tales casos la posesión del título de piloto (5); de todas formas entendemos, que de ser con

- 5) El problema sobre la exigibilidad en todo caso del título de piloto al comandante de aeronave, ha sido también objeto de discusión entre los comentaristas del citado Proyecto de Convenio Internacional. GARNAULT en su informe (véase Actas y Documentos citados, pág. 323 y 24), estima que con el aumento del tonelaje de las aeronaves de transportes, el mando de una aeronave puede confiarse a una persona que no sea el piloto que accione los mandos. En la tercera conferencia del Departamento PE 1 (abril de 1948) se había formulado una propuesta en este sentido, pero en dicha conferencia se decidió por unanimidad que la creación de una categoría de "comandante de aeronave" no era recomendable. "No obstante

siderado como equivalente a un determinado grado, sólo cabría

-sigue diciéndonos GARNAULT- la IFALPA recuerda en sus observaciones la posibilidad prevista por la Organización, a saber: el establecimiento de una categoría de "comandante de aeronave", cuyo titular no pilotaría personalmente, ni participaría en las demás tareas realizadas por los otros miembros de la tripulación, pero ejercería funciones de vigilancia, con el control completo de los demás miembros de la tripulación. La IFALPA agrega que es poco probable que la CACI permita ejercer el mando a una persona que no tenga experiencia práctica muy profunda en la materia de pilotaje. Además la federación, en las resoluciones adoptadas en abril de 1950, declaró de manera categórica, que, cualquiera que sea la simplificación de los mandos de la aeronave, el mando de la misma debiera estar siempre a cargo del piloto".

La I.A.T.A. y la I.F.A.L.P.A. son partidarios del nombramiento de un segundo comandante con carácter permanente que asumiría las funciones del primero, en el supuesto de incapacidad de éste, como así viene previsto en la Reglamentación de trabajo del personal de la Compañía aérea española IBERIA (art.52;0.4-VII-1947).

DANTE en su estudio: "Il comandante di aeromobile" (Rivista del Diritto della navigazione, 1956; Vol. XVII, parte 1ª, pg.219) considera que la asunción por parte del segundo piloto de las funciones del comandante por impedimento de éste, no confiere a aquél el carácter y condición del comandante de aeronave, que es intransferible; es decir que el comandante no cesa de ser tal - por la incapacidad y por tanto titular de los poderes que la ley confiere, sino que los mismos poderes son ejercidos por otra persona de la tripulación. No cree que haya, pues, subrogación legal, en los sustitutos, si no mera asunción circunstancial de facultades atribuidas "per se" al cargo de comandante de aeronave.

KNAUTH ESTIMA QUE LA FUNCIÓN DEL COMANDANTE DE AERONAVE desligada del pilotaje, pudiera ser desempeñada por pilotos retirados del servicio por razón de la edad o incapacidad física para el manejo de la aeronave, que hubieran ejercido durante su período de actividad el comando de la aeronave. En este caso se podría hablar del comandante de aeronave como un "grado" del que serían investidos una vez cumplidas las condiciones reglamentarias aquellos ex-pilotos (ARNOLD W. KNAUTH: "The Aircraft commander in International Law"; (Journal of Air Law and Commerce, 1947). Ref. I.F.T.A citado por BEAUBOIS, op.cit. pág. 231.

hacerlo en el sentido de "vocation á l'emploi" como observa CHARLIER (6).

c) singularidad, porque el comandante de aeronave es una institución especial del derecho aéreo, en cuya regulación confluyen de forma originalísima normas de derecho público y privado, nacional e internacional.

d) Complejidad, por la heterogeneidad de funciones y poderes derechos y obligaciones públicos y privados, contractuales y legales, que en el comandante de aeronave se convergen, la cual no obsta a una visión unitaria de su papel en la navegación aérea, privada y la satisfacción de un servicio público en las aeronaves de Estado.

e) personalidad. - GAY DE MONTELLA, deduce este carácter del conjunto de atribuciones y cometidos que la ley y el poder público confían al comandante como cabeza responsable de una comunidad de personas regida por una adecuada disciplina como son los reglamentos que en cada nación regulan el transporte aéreo (6bis)

El ejercicio de tales atribuciones (v.gr.: poderes de a bordo) corresponde de forma personal e intransferible al comandante de la aeronave, sin que quepa delegación o subro-

---

(6) R.E. CHARLIER: "Le commandant d'aéronef en droit privé". Revue Generale de l'Air", nº 1-1947, pág. 23; como norma general este autor señala, que en razón a las funciones asignadas al mando de la aeronave, la condición del comandante se corresponde con la del empleo, no con la de grado

(6bis) GAY DE MONTELLA (R.): Derechã Aeronáutico. Buenos Aires, 1950, págs. 315 y ss.

gación en otra persona, salvo en circunstancias de emergencia en que el mando de la aeronave sea de hecho ejercido por el miembro de la tripulación que le sustituya (casos de muerte o impedimento del comandante legal).

f) continuidad, carácter que consideramos correlativo al últimamente señalado, porque las funciones confiadas al comandante (tanto las que se le atribuyen como auxiliar - del explotador, como encargado de la dirección aeronáutica, o delegado de la autoridad del Estado), son de tal manera inherentes al titular que las ejerce, que mientras éste continúe al mando de la aeronave, está facultado para desempeñarlas en cualquier momento sin solución de continuidad, salvo las hipótesis de impedimento como advierte GAY, en que tales funciones deben pasar preceptivamente a otro componente de la tripulación.

#### 4. El Comandante de aeronave y El Capitán de Buque

La reconocida expansión del derecho marítimo sobre el naciente derecho aéreo, motivó que en aquella primera etapa, los creadores de esta nueva disciplina, modelaran muchas de sus instituciones con arreglo a los moldes de figuras paralelas del vetusto derecho del mar; así la indudable semejanza que respecto a determinados problemas, presenta la figura del comandante de aeronave con relación al capitán de buque, llevó a algunos autores en los primeros momentos del desarrollo del derecho aéreo a configurar la situación jurídica del primero conforme a la del segundo. Tal punto de vista fue recogido también en algún Convenio como el Panamericano de La Habana de 20 de febrero de 1928, que disponía en su artículo 25 que a falta de leyes o reglamentos nacionales, el comandante de aeronave "tiene derechos y deberes análogos a los de un comandante de un barco mercante de conformidad con las leyes respectivas de cada Estado".

Cierto que algunas concomitancias seguimos hallando al comparar una y otra figura, y siempre habrá que reconocer las valiosas inspiraciones que la doctrina del derecho marítimo elaborada a lo largo de siglos, ha ofrecido al especialista del derecho aéreo, hasta el punto de que alguna legislación como la italiana estudia ambas disciplinas conjuntamente, por considerarlas incluídas dentro de un derecho que se considera común y se denomina de la navegación. Pero

estas relaciones y parentesco entre una y otra disciplina no pueden servir de apoyo para desconocer los singulares matices y peculiaridades que cada una de ellas presenta; de ahí que la tradicional expansión a que hicimos mención de las normas y la doctrina del derecho marítimo hacia el campo del derecho aéreo, va siendo cada día menor como consecuencia de las propias cuestiones y problemas que presenta el derecho aéreo de nuestros días, que no encuentran antecedente alguno en ninguna otra rama del derecho. Así, los daños a terceros en superficie, la imprudencia aeronáutica, las servidumbres aéreas, etc. (7).

Pues bien, al analizar la condición jurídica del comandante de aeronave, nos vamos a encontrar ciertamente con diversas analogías con el capitán de buque, pero numerosas serán también las divergencias, como consecuencia del medio donde uno y otro desarrollan sus funciones, del espacio a través del cual surcan naves y aeronaves (los caminos del mar son libres y por tanto la navegación marítima es ordinariamente libre, en tanto que la navegación aérea se encuentra con mucha más frecuencia, con soberanías que condicionan dentro de sus fronteras el vuelo). La menor duración de los via

---

(7) Sobre este particular véanse las consideraciones que hace TAPIA SALINAS en el prólogo a su obra: "La regulación jurídica del transporte aérea". Madrid, 1953, pg. 8.



jes aéreos, así como el principio de la primacía de los instrumentos que rige en el tráfico aéreo y al que viene subordinado el pilotaje de las aeronaves, son por no citar otras diferencias, la causa de un diverso régimen del comandante de aeronave, en relación al capitán del buque y que implica un diverso tratamiento jurídico, según vamos a ver a continuación.

a) Menor autonomía en el comandante de aeronave como consecuencia de la menor duración del viaje aéreo, preponderancia de las líneas regulares, brevedad de paradas en las escalas y control de los servicios de tierra.

b) Al comandante de aeronave se le atribuye en forma conjunta y exclusiva la dirección de la maniobra y de la navegación lo cual no quiere decir que el pilotaje de hecho haya de ser asumido siempre por el comandante sino que es única, esto es, que no puede ser condividida con otras personas y que salvo grave emergencia no puede ser nunca abandonada. Por ello se distingue del capitán de barco que, aunque dirige también personal e ininterrumpidamente la navegación desde el puerto de partida hasta el arribo, de ordinario no asume el pilotaje de la nave (8).

c) En razón a la mayor duración de los viajes y la singular organización a bordo de los buques, el capitán tie-

---

(8) DANTE (obr.cit.pág.221) hace esta observación con respecto al art. 298 del código de la navegación italiano, que estimamos puede ampliarse a cualquiera otra legislación.

ne atribuciones de mando de mayor amplitud sobre la comunidad viajante vista unitariamente como tal, que las que le son confiadas al comandante de aeronave; en algunas legislaciones - (v.gr. la italiana) éste sólo tiene poderes disciplinaciones sobre la tripulación, obligada siempre a la obediencia al superior jerárquico (9), en tanto que el capitán de buque ejerce también sus facultades disciplinarias al pasaje. Asimismo es de advertir que en las legislaciones en las que se admiten tales atribuciones en favor del comandante (v.gr. la ley española de navegación aérea, art. 152, 2º párrafo) son extraordinariamente limitadas.

Con respecto a los poderes de policía, WERNER (10), señala que desde el punto de vista del lugar donde puedan ejercitarse, tales poderes son más restringidos también para el comandante de aeronave. El capitán de buque está facultado para ejercerlos no sólo en aguas territoriales extranjeras, sino incluso en los puertos mientras que la competencia del comandante se reduce al vuelo, de tal suerte que éste en caso de aterrizaje sólo podrá desempeñar aquellos poderes de policía en defecto de las autoridades locales. WERNER funda

---

(9) Véase DOMINEDO: "Il rapporto di arruolamento del comandante e la sfera dei suoi poteri legale" (Rivista del Diritto della navigazione, 1956; vol. XVII, parte 1ª, pg.41)

(10) Sobre WERNER (W) véase: "Die polizeigewalt des Luftfahrzeugkommandanten". Bonn, 1961 o la recensión que a este estudio dedica SCHWENK (W.) en Zeitschrift für luftrecht und weltraum rechtsfragen. Cuaderno 3º, año 1962, pag.245 y s.).

esta diferencia en que los barcos son más difícilmente aje quibles a la autoridad local que que las aeronaves.

d) En los diferentes códigos y leyes de navegación aérea de países en que se regula la materia no se suelen con ceder al comandante las funciones fedatarias concernientes a al registro del Estado civil, con la amplitud que le son - otorgadas al capitán de buque; así con respecto a los posi bles nacimientos, defunciones, matrimonios ocurridos en la - aeronave sólo se exige ordinariamente la anotación de tales hechos en el diario de ruta y dar conocimiento de los mismos inmediatamente después de su aterrizaje al jefe del aero- puerto o a la autoridad consular en su caso.

c) El capitán de buque como el comandante de aero nave, en cuanto considerados como auxiliares del naviero o explotador reciben de éstos las directrices para la ejecución de la expedición náutica y aeronáutica respectivamente. Pero en el cumplimiento de tal misión, la autonomía y poder de de cisión de uno y otro son diferentes como observa (BEAUBOIS(11)) El capitán de buque goza de una independencia absoluta, supe rior a la del comandante de aeronave, que debe tener en cuen ta durante el vuelo no sólo las instrucciones de los encarga dos del control de la circulación aérea, sino también las que

---

(11) BEAUBOIS (Henry) "LE STATUT JURIDIQUE DU COMMANDANT D'AE RONEF", Revue française de Droit Aérien Julio-septiem bre 1955; pág. 255.

prevengan del control operacional a cargo de los agentes con facultades delegadas a este fin por la propia empresa aérea.

Sin embargo, desde otro punto de vista las facultades autónomas de decisión del capitán son menores que las del comandante; el capitán no puede modificar las condiciones del viaje, ni puede cambiar la derrota del barco aunque la nueva ruta sea más corta si fuere menos segura para la navegación. Por el contrario el comandante conserva la elección de la ruta en la medida que se lo permita la seguridad del vuelo, del cual él es en última instancia el responsable máximo.

f) Los poderes de representación legal del explotador o del empresario, respecto a determinados actos mercantiles que en algunos casos se confieren al comandante de la aeronave, son más limitados que los que se atribuyen al capitán de buque (12); incluso se piensa en privar al primero de tales poderes, como así se hizo desde el primer momento con los poderes de representación procesal, en razón a la mayor brevedad del viaje aéreo y de las escalas, comparadas con las del derecho marítimo.

f) Con frecuencia el comandante de aeronave puede ser la única persona a bordo, circunstancia que muy raramen-

---

(12) Observaciones de la IATA al art. 3º del Proyecto de Convenio internacional sobre el Estatuto del Comandante de Aeronave.

te se producirá en la navegación marítima; en tal caso se la aplicarán al primero muchas de las normas del derecho aéreo, especialmente las que se refieren a la policía y seguridad - del tráfico aéreo, responsabilidad penal y gubernativa, etc. con idéntica medida que a las aeronaves con gran volumen de tripulación, pasaje y mercancía.

g) En los supuestos que se impute responsabilidad civil al comandante derivada de faltas aeronáuticas o mercantiles no dolosas, se admite en el derecho aéreo la limitación de responsabilidad, tanto para el caso de que sea exigida al explotador o directamente contra el propio comandante, principio que no se encuentra como observa BEAUBOIS (13) en ninguna ley ni convención marítima(14).

Se ha de hacer notar asimismo que es tradicional en el derecho marítimo la exoneración del naviero por las - faltas náuticas cometidas por el capitán, con lo que la - responsabilidad civil le es exigida sólo por las faltas co-

-----  
(13) Ob.cit.pág. 269

(14) No obstante hemos de advertir que la ley española de - 22 de diciembre de 1949 aplicable a los transportes marítimos con naciones que ratificaron el Convenio de - Bruselas de 1924, fija la responsabilidad civil por las pérdidas o daños causados a las mercaderías en razón a al valor declarado por bulto o unidad en el conocimiento de embarque y en defecto de tal declaración de valor o convenio entre las partes, se atenderá al valor de la mercancía de que se trate en el puerto de embarque con un límite máximo de 5.000 pesetas por unidad o bulto.

merciales, en tanto que en el derecho aéreo y en la doctrina el criterio más común es el asimilar ambos tipos de faltas, en cuanto la exigencia de responsabilidad civil se refiere al explotador, sin perjuicio de la facultad de repetición que le esté reservada a éste contra el comandante en algunos casos (15).

### 5. Condiciones

Es evidente que entre todas las cuestiones que se plantearon ante el legislador y ante la doctrina al regular y estudiar el estatuto del comandante de aeronave adquirió especial relevancia desde el primer momento, la fijación de las condiciones de aptitud, que habrían de exigirse a quienes intentasen adquirir y ejercer aquella función. "Este problema técnico -nos dice CHAVEAU (16), presenta un interés internacional, que fue rápidamente advertido. Ya la convención de París de 1919, se preocupó en reglamentar esta cuestión en los arts. 12 y 13; igualmente la convención de Chicago consagró a esta materia los arts. 29, 32, 33, 37 y ss. La

---

(15) Sobre estas cuestiones véase más ampliamente lo que exponemos en la sección 4ª de nuestro trabajo dedicada a análisis de la culpa y responsabilidad del comandante.

(16) Véase Paul CHAVEAU: "Droit Aerien". París, 1951, pg. 443, 7.  
Normas internacionales y métodos recomendados para otorgar Licencias del personal. Publicación de La OACI. Abril de 1953.

C.I.N.A. y después la Comisión de Navegación Aérea, se encargaron de la elaboración de las reglas convenientes a tal objeto, recomendando por último que estas reglas vayan siendo introducidas en cada legislación por un acto de ejecución interna".

En interés de la seguridad de la navegación aérea -preocupación de orden internacional como queda dicho- el art. 32 de la Convención de Chicago establece que el piloto de toda aeronave que se dedique a la navegación internacional, deberá estar provisto de certificados de competencia y licencias, expedidos o declarados válidos, por el Estado en que esté matriculada la aeronave".

Igualmente en todos los países, el legislador estableció prontamente las condiciones y requisitos de aptitud técnico-profesional para el pilotaje de aviones, y con posterioridad a la formulación de las normas mínimas, por la Comisión de la OACI a que antes se hizo mención, ha ido paulatinamente acomodando el propio ordenamiento a aquellas fórmulas, hasta el punto de ser ésta una de las materias de Derecho Aéreo en que mayor uniformidad internacional se ha conseguido.



A) Documentación.--

Fundamentalmente las condiciones técnico-profesionales que se exigen para el comando de la aeronave tiene - por objeto garantizar los conocimientos y la aptitud específicas para desempeñar idóneamente tal función; el reconocimiento o aprobación de tales condiciones por el Estado se - refleja en la siguiente documentación que es exigida como - norma general por todas las legislaciones:

Título.-- Es el documento expedido por la Autoridad aeronáutica competente, que acredita que su poseedor ha demostrado que reúne los requisitos para ejercer las funciones exigidas para el comando de la aeronave (17).

Los títulos pueden ser tantos, cuantos sean los tipos de aeronaves y las funciones a desempeñar. Generalmente se reconocen los siguientes:

- título privado (de aeronave, helicóptero, etc.)
- piloto comercial
- piloto comercial de primera clase (aeronave de gran volumen y tráfico comercial).
- piloto de transportes de línea aérea.
- piloto militar (sometido a normas peculiares como se verá en su momento).

---

(17) Esta definición coincide a grandes rasgos con la que establece la Orden del Ministerio del Aire de 24 de mayo de 1955 (art. 12: definiciones).

Complemento indispensable para la eficacia de los títulos es la licencia y en su caso la correspondiente calificación.

Licencias. - Son los documentos expedidos por la autoridad aeronáutica competente, en los que se fijan los límites de tiempo dentro de los cuales el poseedor de un título aeronáutico civil, puede ejercer las funciones específicas del mismo.

La licencia acredita mientras se halla en vigor - que su poseedor está en condiciones de actuar como piloto de la aeronave dentro de los límites que se hayan establecido en dicho título; la duración de los plazos de validez de las licencias se fijan reglamentariamente y guardan proporción inversa a las categorías de las aeronaves.

#### Calificación o Habilitación (18)

Cuando el poseedor de un título pretenda desempeñar funciones superiores a las especificadas o en condiciones no previstas en ese título, debe proveerse de la calificación o habilitación legal correspondiente.

Se entiende por calificación, la autorización inscrita en una licencia por la que se conceden a su poseedor

-----

(18) La OACI emplea el término habilitación.

determinadas atribuciones bien superiores (v.gr.: para pilotar aeronaves de mayor volumen o capacidad) o distintas (v. gr.: sobre condiciones de vuelo instrumental o visual diurno) de las que corresponden a su título

B) Requisitos.

Para la obtención de los citados títulos o cualesquiera otros que pudieran establecerse, los distintos países por vía de reglamento fijan un conjunto de requisitos técnicos de carácter teórico-práctico, así como especiales condiciones de idoneidad psico-fisiológica, exigidos por las singulares características de la profesión aeronáutica; tales requisitos en unión de los presupuestos referentes al estado civil y nacionalidad, que en otro apartado estudiaremos, componen el cuadro general de condiciones mediante las cuales los Estados garantizan el ejercicio normal de la profesión aeronáutica y la seguridad de la navegación aérea.

a) Condiciones relativas a los conocimientos y experiencia técnica. Aptitud psico-fisiológica.

La posesión de los oportunos conocimientos técnico-profesionales, así como de la adecuada idoneidad física se acredita, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

-certificación, expedida por un Tribunal médico - oficialmente reconocido, que garantiza la idoneidad física a

del piloto.

-experiencia que se valora por las horas totales de vuelo (de doble mando o sólo a bordo), fijadas reglamentariamente en relación a la aeronave a pilotar.

-pericia, que permita realizar en la aeronave de que se trate las maniobras normales del vuelo y de emergencia; esta condición se valora ordinariamente por el profesor instructor de vuelo, que expide al término del correspondiente curso de aprendizaje, la oportuna calificación de aptitud y habilidad para el pilotaje.

b) Condiciones relativas al estado civil de la persona.

Se manifiestan tanto en las circunstancias individuales de la persona que ha de asumir el comando de la aeronave (edad, plena capacidad de ejercer sus derechos civiles), como a las circunstancias objetivas derivadas de su pertenencia a una comunidad política o Estado (nacionalidad).

1. Circunstancias individuales:

-edad. En razón a las especiales condiciones físicas y mentales, todos los Estados exigen al aspirante al comando de aeronaves, unos mínimos y máximos de edad, en que se presume salvo prueba en contrario -mediante el oportuno certificado médico negativo- las mejores condiciones de aptitud para el vuelo. Tales límites son fijados reglamentariamente

y varían en los distintos Estados, aunque se tiende a la uniformidad internacional siguiendo las directrices de la OACI

Cuando los límites mínimos no coinciden con la - edad establecidas para la mayoría de edad civil, se subsana esta deficiencia mediante la oportuna autorización (familiar tutorial, etc.)

-pleno disfrute de los derechos civiles. Dado el marcado interés público de la navegación aérea es lógico que los Estados, exijan al futuro comandante de aeronave el no estar sujeto a condenas derivadas de procedimiento criminal, lo cual se prueba mediante el correspondiente certificado a negativo de antecedentes penales expedido por el Registro - oficial competente.

## 2. Circunstancias objetivas:

-nacionalidad. En base a este interés público que -según advertimos constantemente- tiene la navegación aérea unido al sistema de protección laboral- profesional que adop- tan la mayoría de los Estados en favor de sus súbditos, resul- ta normal que éstos limiten a los extraños el ejercicio de la profesión aeronáutica, dentro del espacio aéreo sometido a la propia soberanía; así para entrar a formar parte como elemento auxiliar de una empresa, al comandante de aeronave se le exige ordinariamente la nacionalidad del Estado, donde esa empresa desarrolla su actividad. Por otra parte la vali- dez de los títulos civiles expedidos por otros Estados a pi

lotos extranjeros e incluso nacionales en virtud de las normas acordadas en la Convención de Chicago (art.33) y aceptadas por un acto de ejecución interna, viene condicionada según señala el mencionada precepto al cumplimiento de determinados requisitos, entre los cuales es fundamental la equivalencia o superior categoría del título extranjero, con el correspondiente al del país en el que se quiere convalidar, así como acreditar documentalmente la plena conservación de la capacidad técnica, física y civil, para el desempeño de las funciones específicas del título de que se trate

Conviene hacer notar, asimismo, que dados los problemas que en muchos casos presenta la determinación de la nacionalidad del comandante de aeronave y aún de la propia aeronave (19) unido al de precisar el carácter público o pri

- (19) Los problemas relativos a la nacionalidad del comandante de aeronave y de la propia aeronave, fueron objeto de múltiples discusiones entre los especialistas del derecho aéreo. COUANNIER en su obra: "Elements createurs du Droit aerien" (París, 1929); pgs.159 y ss.) es partidario de la teoría según la cual la nacionalidad del comandante determinaría la de la aeronave, teoría que no prosperó porque como dice LOUSTAU (ob.cit. pág.73) "no puede hacerse depender un elemento estable, como debe ser la nacionalidad de la aeronave, de otro variable, de otro variable, como es la del que la dirige". En la actualidad la mayoría de los países, siguiendo el art.17 de la Convención de Chicago, adoptan el criterio según el cual la nacionalidad de la aeronave viene determinada por el país en cuyo registro de matrícula se haya inscrito (España: arts.16 y 17 de la Ley de Navegación aérea).

Sin embargo aquel primer criterio no ha sido rechazado en forma absoluta en lo que a la navegación mi

vado de ésta y a los complejos e intrincados problemas que presenta la fijación de los límites de soberanía y competencia aérea, no es fácil señalar unas normas generales que regulen con soluciones satisfactorias para todos los Estados aquellas cuestiones, por lo que parece oportuno reservar las soluciones a los acuerdos bilaterales o al entendimiento mutuo en cada caso de los países interesados.

c) Inscripción en el registro

En algunos países (20), las leyes de Navegación - aérea tienen previsto un registro especial de carácter público, para el personal de vuelo, cuyos títulos se inscriben en los correspondientes libros de ese Registro. La inscripción es libre para todos los ciudadanos del respectivo país, que posean las condiciones y requisitos establecidos para cada título, por las normas reglamentarias correspondientes.

-----  
litar se refiere. Por algunos autores (v.gr.: Lapradelle) se sostiene la teoría recogida también en Convenios Internacionales (París, 1919, art. 31) y numerosas legislaciones nacionales (entre ellas España: art. 14, LNA), según la cual el carácter militar de la aeronave - que implica la del Estado a que pertenece -, viene dada por el hecho de estar mandada por un militar comisionado al efecto, lo cual equivale a admitir implícitamente la nacionalidad de éste como determinante de la nacionalidad de la aeronave militar, salvo los contados casos en que el comandante militar de referencia, preste sus servicios - debidamente autorizado por su propio Estado - en fuerzas armadas extranjeras. (Para una ampliación de esta materia véase GOMEZ JARA: "La aeronave militar en relación con la vigente Ley de Navegación Aérea. Universidad de Valladolid, 1962, en especial págs. 26, 38 y 39).

(20) Italia y Francia por ejemplo.



LEFEBRE y PESCATORE (21) a la vista de los preceptos que el Código de la Navegación italiano dedica a esta materia, analizan la naturaleza jurídica y los efectos del acto de inscripción; por considerar extensibles en general los resultados de este análisis a las legislaciones en que está vigente la exigencia de aquella formalidad, trataremos de transcribirlos en síntesis a continuación:

-la inscripción en los libros o registros correspondientes es un acto vinculado para la Administración, en cuanto ésta no tiene al respecto poderes discrecionales.

-la administración se limita a comprobar la existencia de los requisitos del que solicita la inscripción, que son algunos objetivos (v.gr.: nacionalidad) y otros de apreciación subjetiva (v.gr.: conducta moral del instante).

-la facultad de apreciación subjetiva citada o de comprobación de los demás requisitos, no puede confundirse con el ejercicio de poderes discrecionales.

-desde el punto de vista del encuadramiento en la teoría de los actos administrativos la inscripción se configura como una apreciación constitutiva, en cuanto sobre la base de la comprobación de la existencia de los requisitos fijados por la ley, se determina una mutación en la situación jurídica preexistente en el solicitante,

---

(21) Véase "Manuale di Diritto della navigazione" Milán, 1960 págs. 66 y ss.

y que concurriendo en el solicitante los requisitos exigidos por la ley, nace en él un derecho subjetivo a conseguir la inscripción.

Respecto a la exigencia de la inscripción en relación al contrato de trabajo entre el personal de vuelo y el explotador aéreo, no suele considerarse esencial en los países en que está oficialmente admitida y regulada la inscripción. Así en Italia al decir de los mencionados autores(22) la falta de tal presupuesto no impide el nacimiento del contrato, ni su cancelación tampoco determina su extinción.

Es interesante sin embargo indicar que en Italia existe una oficina especial exigida por la ley para el personal del vuelo, a las cuales acude el explotador para elegir libremente entre los inscritos en las listas de tal oficina.

Legislación española

Los requisitos y condiciones exigidos por la legislación española, para el ejercicio de la profesión aeronáutica vienen regulados (23) por la Ley de Navegación Aérea de 21 de Julio de 1960 como norma general y especialmente en lo que se refiere a la expedición de títulos aeronáuticos civiles, por el Decreto de 13 de mayo de 1955 y la Orden complementaria del Ministerio del Aire de 24 de mayo del mismo año en cuanto no se opongan a los preceptos establecidos en aquella ley. Sigue en líneas generales las Normas de la O.A.C.I.

La Ley de Navegación Aérea estudia esta materia en el capítulo X, bajo el epígrafe "del personal aeronáutico". Dentro de este capítulo y conjuntamente con otras materias que en su momento estudiaremos, la ley señala los requisitos generales para el ejercicio del comando de la aeronave, así como las normas comunes sobre competencia administrativa para la expedición de los correspondientes títulos aeronáuticos civiles, dejando a las oportunas disposiciones reglamentarias, la regulación en concreto de aquella materia. (Art. 56, 58 y 64).

---

(23) anteriormente esta materia venía regulada por el Decreto de 24 de febrero de 1951, que señalaba las normas para la obtención del título de piloto de turismo y de transporte.

El Decreto de 13 de mayo de 1955 y la Orden de 24 de mayo del mismo año, pueden incluirse en cuanto a los títulos aeronáuticos se refiera, entre las normas reglamentarias aunque se remite la antedicha Ley y deberán considerarse vigentes -conforme hemos indicado- en cuanto a ella no se opongan. Estas normas establecen en España los diferentes títulos civiles exigidos tanto para el piloteaje de aeronave, como para el desempeño de las diferentes funciones a realizar por los distintos miembros de la tripulación, figando asimismo al detalle, las atribuciones, restricciones y requisitos que corresponden, a cada uno de aquellos títulos, así como la suspensión y renovación de las licencias. Se dedica también un apartado especial a la validez de otros títulos aeronáuticos (militares y extranjeros) y por último se señalan normas generales para solucionar los problemas relacionados con la racionalidad del poseedor de un título, del título o de la aeronave, y suscitados por la aplicación de los artículos 30 b), 32 y 33 de la Convención de Chicago

Considerando el indudable interés de esta materia, expondremos a continuación en forma sistemática y sucinta los diferentes supuestos que se refieran al piloto comandante de aeronave, para lo cual tendremos en cuenta el orden en la distribución de materias que hemos seguido en nuestro precedente análisis, el cual nos servirá al mismo tiempo de guía para conseguir más fácilmente una interpretación adecuada de dichas normas y un buen contraste para la valoración crítica de su contenido.

A) DOCUMENTACION

a) Norma general de competencia (24). Para el ejercicio de cualquier función técnica -establece el art.58 de la Ley de Navegación Aérea-, propia de la navegación aérea, tanto civil como militar, será necesario el título que faculte específicamente para dicha función y el cumplimiento de las condiciones que por el Ministerio del Aire se determinen; tal disposición debe completarse en lo que a nuestra materia respecta, en el art. 56, párrafo 2º que determina que la expedición de títulos aeronáuticos corresponde privativamente al Ministerio del Aire. Teniendo en cuenta, que este precepto se aplica a la navegación aérea militar, según lo señalado en la disposición final quinta, podemos establecer como resumen, que aquél Ministerio es el único competente -para la expedición de títulos de comandante de aeronave sea ésta privada o de Estado.

b) Clasificación de los títulos y duración de las licencias.- En el Decreto de 13 de mayo de 1955 se establecieron los títulos de pilotos aeronáuticos civiles que acompañados de los plazos de duración correspondientes a las li

-----  
(24) Con respecto a este particular puede verse nuestro estudio: "Competencia administrativa respecto al tráfico aéreo militar conforme a la Ley de 21 de julio de 1960" comunicación presentada y publicada en las II Jornadas de Derecho Penal Militar y derecho de la guerra. Universidad de Valladolid. Mayo 1962. Editorial LEX Nova.

cencias respectivas forman el cuadro siguiente:

- piloto privado: dos años.
- piloto comercial: 1 año
- piloto comercial de 1ª clase: 6 meses
- piloto de transporte de línea aérea: 6 meses.
- piloto privado de helicóptero: 2 años (25)

Las licencias de aptitud correspondientes a cada título fijan los límites de tiempo dentro de los cuales el poseedor de las mismas, puede ejercer las funciones específicas de su título; para poder desempeñar las funciones propias de los respectivos títulos en aeronaves de peso superior a los límites fijados o en condiciones distintas a las específicas así como para dar instrucción de vuelo, la Orden de 24 de mayo provee también detalladamente a regular las oportunas calificaciones (art. 2º, 3).

#### B) CONDICIONES

aa) Condiciones de aptitud técnico-profesional y psico-físicas:

-experiencia: se mide por las horas de vuelo (de

- 
- (25) El decreto de 22 de mayo de 1963, señala las normas para la obtención del título de piloto civil de helicóptero, estableciendo que la Escuela de Helicópteros del Ministerio del Aire es la encargada de facilitar la enseñanza correspondiente y atribuyendo en exclusiva a la Dirección General de la Aviación civil la competencia para la expedición y revalidación de aquellos títulos.

doble mando o sólo a bordo); para cada título se exige un mínimo que es más alto en proporción a la aeronave a pilotar o funciones a desempeñar.

-pericia y conocimientos teórico prácticos: se acredita mediante el correspondiente certificado de aptitud en el examen en vuelo y teórico expedido por la Dirección General de Aviación Civil.

-certificado de aptitud en el reconocimiento médico en relación al título de piloto de que se trate; dicho certificado deberá estar expedido por un tribunal médico e oficialmente reconocido por las autoridades aeronáuticas españolas y en un plazo no superior a los treinta días anteriores a la solicitud del título.

b) Condiciones respecto al estado civil

1. Circunstancias individuales

-edad - La Ley de Navegación aérea (art.59) ha establecido que la edad mínima para el desempeño del comando en aeronaves de transportes será de 25 años, con lo cual ha suprimido el límite inferior establecido por la Orden de 24 de mayo de 1955 (art. 3.5) que era de 21 años; para los demás títulos entendemos (26) subsisten los mínimos fijados en

(26) Otra es sin embargo, la opinión sustentada por la Sección de Derecho Aeronáutico en su comentario a Ley de Navegación Aérea (publicación nº 3 serie verde, Madrid 1962, pág.92) al interpretar que la edad mínima fijada para desempeñar el cometido de Comandante lo es sin distinción, es decir, no sólo para el comando de aeronave

la mencionada orden y que son las siguientes:

- piloto privado: 17 años (art.3.2.3.)
- piloto comercial:18 años(art.3.3.2.)
- piloto comercial 1ª clase:21 años(art.3.4.2.)
- piloto privado:helicóptero:17 años (art.3.6.1)
- piloto comercial " :21 años(art.3.7.2)

En todo caso, preceptúa el art. 64 de la Ley de Navegación Aérea, que los menores de 18 años no podrán ser contratados como personal volante, por lo que habrá que tener en cuenta tal limitación de edad, cuando el título privado y el título privado de helicóptero se pretendan ejercer por comandantes de aeronaves que se empleen como auxiliares de explotaciones aéreas, manteniéndose válidos en otros casos las edades mínimas previstas en la Orden de 24 de mayo de 1955.

Asimismo debe tenerse en cuenta, según preceptúa el párrafo 2º del art. 64 de la Ley de Navegación Aérea que los mayores de 18 años y menores de 21, para ser contratados, necesitarán acreditar la concesión de la correspondiente autorización por parte del padre, madre o tutor, otorgada ante la autoridad competente.

-----  
de transportes sino para los demás supuestos de aeronaves sujetas a aquella ley, "aunque no sean de transportes"; por nuestra parte mantenemos la opinión que dejamos expuesta, por estimar que el legislador ha tenido en cuenta tal distinción, al precisar mediante el precepto que comentamos que en la "aeronave de transporte" la edad mínima para el desempeño de aquel cometido será de los 25 años; es decir, por entender en definitiva que la expresión "aeronave de transporte" está lo suficientemente singularizada en el precepto, como para impedirnos su extensión o aplicabilidad en aeronaves dedicadas a otros servicios (v.gr. deportivos, científicos, etc.)



Por lo que se refiere al límite de máximo de edad para ejercer la profesión aeronáutica, no existen en ninguna de las disposiciones que estudiamos normas concretas sobre el particular; la Ley de Navegación Aérea (art.64 párrafo 3º) se limita a señalar que "no podrán desempeñar el puesto de piloto de aeronave destinada al servicio público y transporte de pasajeros los que hubieren cumplido la edad que reglamentariamente se determine. Habrá que esperar por tanto a las anunciadas disposiciones reglamentarias para conocer tal límite de edad, que por otra parte entendemos se ha de precisar también para el ejercicio de las funciones de piloto en aeronaves destinadas a servicios diferentes de los especificados e en el antedicho precepto.

-pleno disfrute de sus derechos civiles

Esta condición viene exigida en el art.59, párrafo 2º de la Ley de Navegación Aérea, y con ella creemos pretende excluir a los condenados por la jurisdicción penal, cuya condena implique como accesorio la privación o suspensión de aquellos derechos; tal requisito se cumple mediante la aportación del oportuno certificado de antecedentes penales exigido por la Orden de 24 de mayo de 1955, para la expedición de cada título, si bien la forma como está redactado "no poseer antecedentes penales desfavorables", permite interpretar lo ampliamente, es decir, comprendiendo cualquier tipo de antecedentes penal desfavorable, con lo cual queda abierta la posibilidad de incluir entre los tales los que procedan de cualquier condena inclusive proveniente de delitos culposos

de automóvil, que como es sabido se inscriben en un Registro especial y desarrollan sus efectos en delitos de la misma índole.

## 2. Circunstancias objetivas: nacionalidad.

En principio la nacionalidad española es exigida con carácter ineludible para los pilotos comandantes de aeronave que hayan de desarrollar su cometido al servicio de empresas aéreas españolas, conforme establece en forma imperativa el art. 59 de la Ley de Navegación Aérea, condición que creemos debe ampliarse a otras explotaciones aéreas no empresariales siempre que sean lucrativas; en otros casos (v.gr. pilotos extranjeros de aeronaves turísticas o deportivas) creemos que no ha de aplicarse el mencionado precepto siempre y cuando posea el piloto de que se trate título aeronáutico expedido por la autoridad aeronáutica española, o haya conseguido la oportuna revalidación o reconocimiento por aquella autoridad si le fue expedido el título en el extranjero, con arreglo a las normas que después expondremos.

c) Inscripción.— No existe en la legislación española un registro especial en el que se inscriban los títulos aeronáuticos civiles, como tuvimos ocasión de comprobar en la legislación italiana.

## C) SUSPENSION TEMPORAL Y DEFINITIVA DE LAS LICENCIAS

Al margen de los plazos establecidos para la duración de las respectivas licencias, éstas pueden quedar sin -

efecto temporal o definitivamente por alguna de las causas determinadas en el art. 4 de la Orden de 24 de mayo de 1955 y que sistemáticamente exponemos a continuación:

a) por causas psico-fisiológicas. Cuando por razón de enfermedades, lesiones o simplemente variaciones de las cifras psico-fisiológicas por fuera de los límites establecidos, etc. se produzca una disminución de aptitud física del titular que le impida satisfacer los requisitos médicos necesarios para la obtención de su licencia, caducara ésta con entera independencia del plazo de vigencia inscrito en la misma.

b) por efecto de haber ingerido determinados específicos. Cuando se produzca una disminución temporal de la aptitud física, a causa de determinados fármacos, alcohol, tóxicos, etc., las autoridades aeronáuticas velarán para que el titular, aún conservando su licencia vigente no pueda ejercer las funciones propias de su título, hasta que haya recobrado su aptitud física normal.

c) como consecuencia de corrección gubernativa.- Puede producirse la suspensión temporal o definitiva de la licencia, con anterioridad a la fecha en la misma inscrita, cuando la autoridad considere pertinente sancionar la contravención a las disposiciones sobre tráfico aéreo civil con la suspensión temporal o definitiva del título (aplicando la sanción prevista en el art. 152 de la Ley de Navegación Aérea); aunque no exista una pena similar al no haberse promulgado

hasta el momento la correspondiente Ley Penal de Navegación Aérea entendemos que tal sanción podrá incluirse también en su día en esta Ley, como accesoria de otras penas.

D) RENOVACION DE LAS LICENCIAS

Las licencias pueden renovarse periódicamente, siempre que se acrediten de nuevo los requisitos de aptitud psico-fisiológica, mediante el correspondiente certificado médico expedido dentro de los 30 días anteriores a la solicitud de renovación, y se demuestran los requisitos mínimos de experiencia reciente en vuelo, que para cada título y calificación tenga establecido la Dirección General de Aviación Civil.

E) VALIDEZ DE OTROS TITULOS AERONAUTICOS

a) De pilotos militares

1) Pilotos de avión o de helicóptero

Los pilotos militares de avión o de helicóptero podrán solicitar de la Dirección General de Aviación Civil, los títulos civiles de piloto privado y piloto comercial o sus correspondientes de helicóptero; a la solicitud deberán acompañar un certificado suscrito por el jefe respectivo en el que se haga constar:

a) número total de horas de vuelo especificando las realizadas en las condiciones exigidas para la obtención del título de piloto privado o comercial correspondiente.

b) que el interesado ha superado el cuadro de aptitud correspondiente en el último reconocimiento médico efectuado especificando la fecha del mismo.

c) que se haya en aptitud de vuelo en el momento de presentar la solicitud.

Los que por su situación militar u otras causas no puedan presentar el mencionado certificado, podrán ser autorizados por la Dirección General de Aviación Civil para efectuar las pruebas reglamentarias para la obtención del título de piloto privado o piloto privado de helicóptero; las solicitudes deberán cursarse por intermedio de una Escuela Civil de pilotaje oficialmente reconocida, mediante instancia dirigida a la Dirección General de Aviación Civil acompañada de:

a) Certificado del Director General de Instrucción de hallarse en posesión del título de piloto militar de avión o de helicóptero.

b) Certificado médico de aptitud para la obtención del correspondiente título privado.

Por la Dirección General de Aviación Civil les será expedida la tarjeta de alumno piloto, debiendo realizar las horas de vuelo en doble mando, y sólo a bordo, necesarias para presentarse a examen.

## 2) De pilotos elementales militares

Los que hayan finalizado con la calificación de apto el curso de piloto elemental militar, podrán solicitar de la Dirección General de Aviación Civil la concesión del título

lo de piloto privado, dentro de un plazo de tres meses, contado a partir de la terminación del curso; a la solicitud dirigida a la Dirección General de Aviación Civil, acompañará un certificado de la Dirección General de Instrucción.

a) Que el solicitante ha cumplido en una Escuela - Militar de pilotaje las condiciones requeridas para el título de que se trató.

b) fecha en que terminó el curso

c) fecha en que efectuó el reconocimiento médico

Las solicitudes que no se hayan presentado dentro del plazo antedicho, acompañarán en lugar del dato c) el correspondiente certificado médico.

Por la Dirección General de Aviación Civil les será expedida la tarjeta de alumno piloto, debiendo realizar las horas de vuelo en doble mando y solos a bordo, necesarias para presentarse a examen.

b) Súbditos españoles que posean licencias de carácter aeronáutico expedidas por países extranjeros.

Los súbditos españoles que poseen licencias de carácter aeronáuticos expedidas por países extranjeros de acuerdo con las normas de OACI, podrán solicitar de la Dirección General de Aviación Civil los títulos civiles españoles de - análoga categoría, siempre que acrediten cumplir los requisitos que se prescriben en esta Orden para el título que solicitan y se sometan a las pruebas teóricas y prácticas neces

rias para garantizar que poseen la experiencia de vuelo y conocimientos correspondientes a la calificación inscrita en su licencia.

c) Súbditos extranjeros que deseen seguir los cursos para la obtención del título de Piloto privado o Piloto privado de helicóptero.

Los súbditos extranjeros podrán seguir los cursos para la obtención del título de Piloto privado o Piloto privado de Helicóptero, en cualquiera de las Escuelas civiles oficialmente reconocidas, y a su terminación, solicitar de la Dirección General de Aviación Civil la concesión del título correspondiente, siempre que acrediten cumplir los requisitos y conocimientos que para la obtención de dicho título se exigen a los súbditos españoles.

El certificado de aptitud en el reconocimiento médico debe de estar expedido por un Tribunal médico oficialmente reconocido por las autoridades aeronáuticas españolas, dentro de los treinta días anteriores a la solicitud del título. El resto de la documentación a presentar será la equivalente de su país a la que fija en el artículo 3º de la orden para los respectivos títulos de Piloto privado o Piloto privado de Helicóptero, legalizada por el representante Diplomático correspondiente.

d) Súbditos extranjeros que posean licencia de Piloto privado o Piloto privado de Helicóptero.

Los súbditos extranjeros que posean licencias de - Piloto privado o Piloto privado de helicóptero, expedida de acuerdo con las normas de OACI por sus países de naturaleza, o por otros países, podrán asimismo solicitar de la Dirección General de Aviación Civil, los títulos de Piloto privado o Piloto privado de helicóptero, según los casos, y de acuerdo con las calificaciones inscritas en sus licencias, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

a) Presentar la documentación de su país equivalente a la que fija el artículo 3º con respecto al piloto privado o Piloto privado de helicóptero legalizada por el representante diplomático correspondiente.

b) Superar el cuadro de aptitud física, acreditándolo mediante el certificado de aptitud en el reconocimiento, - emdado por un Tribunal médico oficialmente reconocido por las autoridades aeronáuticas españolas, dentro de los treinta - días anteriores a la solicitud del título.

c) Someterse a las pruebas teóricas y prácticas de vuelo que fije en cada caso la Dirección General de Aviación Civil, a fin de demostrar que poseen la experiencia de vuelo y conocimientos correspondientes a las calificaciones de sus licencias.



**F) PROBLEMAS RELACIONADOS CON LA NACIONALIDAD DEL PROSEEDOR  
DE UN TITULO, DEL TITULO O DE LA AERONAVE**

Los problemas relacionados con la nacionalidad del poseedor de un título, del título de la aeronave y suscitados por la aplicación de los artículos 30 b) y 33) de la Convención de Chicago, serán solventados de acuerdo con las disposiciones de los convenios bilaterales internacionales suscritos por España, así como por las que en este sentido estipule el Ministerio del Aire (art. 4º del Decreto de 13 de mayo de 1955).

T I T U L O II

EL COMANDANTE DE AERONAVE EN LA NAVEGACION AEREA PRIVADA

Condición jurídica como auxiliar del explotador y del empresario.

Como quiera que el uso y explotación de aeronaves en el tráfico aéreo privado, comprende variadísimos supuestos (transporte, fotografía aérea, turismo, fumigación, investigación científica, etc.) en atención a las múltiples posibilidades que la técnica del vuelo ofrece, nos parece oportuno enunciar un epígrafe general que comprendería todos aquellos supuestos, en los que el comandante está llamado a desempeñar sus funciones como elemento auxiliar destacadísimo. Así partimos del examen en líneas generales del comandante de aeronave como auxiliar del explotador, sin perjuicio de escindir después nuestro estudio en dos subgrupos: auxiliar del explotador -empresario y auxiliar del explotador no empresario, que permitirá finalmente encuadrar y analizar en detalle las diferentes hipótesis que en concreto puedan darse

Establecer un enunciado general, y común, como es el del epígrafe que nos ocupa, equivale a admitir unos conceptos y premisas que importa dejar aclarados en este lugar.

Partimos del supuesto de una distinción que se reconoce generalmente por la doctrina y el derecho positivo tanto nacional como internacional, pero sobre la que también -

debemos anticipar, en algunas ocasiones no ha sido reconocida y en otras no ha sido aceptada ni desenvuelta con la uniformidad de criterio y claridad que fuera de desear. Tal distinción es la que hace referencia al "explotador" (también denominado "operador" y al "empresario aéreo", que no es sino un explotador cualificado por el carácter de empresa que reviste su actividad económica como veremos en su momento.

El término "operador" (o su equivalente explotador) ha sido definido por el Convenio de Roma de daños a terceros en superficie (7 de octubre de 1952) art. 2º) y por el Proyecto de Convenio sobre Abordajes aéreos elaborado por el Comité Jurídico de la OACI (art. 2º), considerando como tal a "quien habiendo conferido directa o indirectamente el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación" y estimando que usa una aeronave "quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones"; tales definiciones tienen relación con la de TAPIA SALINAS (26) si prescindimos de la referencia que hace este autor al transporte, justificada por la materia objeto de su estudio, y que con la debida acomodación seguiremos nosotros, considerando en resumen, como explotador "toda persona que teniendo o habiendo delegado el uso legítimo de una aeronave, conservando en todo caso el poder de dirección sobre la misma, la emplea por cuenta y provecho propio".

---

(26) LUIS TAPIA SALINAS: Ob.cit. pág.122.

Supuesta aquella previa distinción entre explotador (u operador) y empresario, y a la vista de la definición que acabamos de sentar sobre el primero, resta por advertir que siendo el término explotador un concepto amplio (titular de un beneficio resultante del uso y aprovechamiento de la aeronave) que comprende al empresario como el género a la especie, fácil es de justificar como consecuencia inmediata, la división que más arriba apuntábamos dentro del término explotador, entre explotación de aeronaves con carácter de empresa que es la forma normal de explotación aérea y explotación de aeronaves con carácter no empresarial, supuesto que aunque menos corriente también tiene lugar en el tráfico aéreo (28).

Con lo dicho hasta el momento, nos será ya más fácil ~~pensar~~ la ~~distante~~ situación jurídica en que se encuentra el comandante de aeronave, respecto a una u otra forma de explotación, tarea que acometeremos seguidamente. Así, nos ocuparemos en primer lugar del análisis del comandante de aeronave como auxiliar del empresario aéreo, situación -

- 
- (28) Conviene hacer notar en estas consideraciones, previas, que el explotador en cualquiera de sus formas, no necesita ser propietario; es suficiente que utilice la aeronave en virtud de cualquier título jurídico (usufructo, arrendamiento, etc.), es decir, basta que tenga la disponibilidad de la misma; advertencia que habrá de ser tenida en cuenta en determinados casos, como tendremos ocasión de ver a lo largo de nuestro trabajo (v.gr.: designación del Comandante, responsabilidades civiles derivadas del tráfico aéreo, etc.)

que es la más relevante y generalizada, conforme dijimos, en el tráfico aéreo y por otra parte con un régimen jurídico y unos principios en su mayor parte aplicables al segundo supuesto, que habremos de exponer por dicha razón muy sumariamente.

Sección primera

EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO AUXILIAR DEL EMPRESARIO

1) Concepto previo de empresa aérea y caracteres  
distintivos respecto a la explotación no co-  
mercial de aeronaves.

Sin pretender realizar un estudio exhaustivo del - concepto y naturaleza jurídica de la empresa aérea por ser - materia que desbordaría como mucho los límites asignados a - nuestro trabajo, parece no obstante oportuno dedicarle a esa materia unas líneas para satisfacer una exigencia doctrinal y metodológica que nos viene impuesta al considerar al comandante de aeronave como auxiliar del empresario aéreo.

Si bien cabe admitir la posibilidad de confundirse en una misma persona las funciones de empresario y comandante de aeronave, no será ésta una situación que podrá darse con frecuencia, dados los numerosos y complejos factores de toda - índole que convergen ordinariamente en la empresa de navegación aérea, cuya gerencia es prácticamente incompatible con la dirección náutica de suyo suficientemente absorbente. Normalmente el comandante aparece como auxiliar del empresario aéreo, con el que le ligan determinados vínculos jurídicos, - que hacen surgir variadas relaciones jurídicas para cuyo mejor estudio y comprensión se hace - como dijimos antes - oportuno analizar en este momento el sujeto inicial de las mismas

Por otra parte, en algunos ordenamientos como el nuestro(28bis) el Comandante de aeronave viene definido como aquella "persona designada por el empresario para ejercer el mando" y aunque tal tipo de definición es excesivamente simple e imprecisa, conviene no obstante traerla aquí a colación para valorar la importancia que el legislador otorga al empresario aéreo, al regular la figura del comandante de aeronave.

Importa en este momento ahondar más aún en la distinción ya anticipada entre explotador y empresario aéreo, extendiéndonos mediante algunas consideraciones en los caracteres y significación de esta institución de la navegación aérea, con objeto de aclarar en lo posible el confusionismo todavía reinante en la doctrina y el derecho positivo ya que ni sobre el concepto, ni siquiera sobre el término existe un común sentir. Discordancia explicable, porque a las dificultades que la doctrina del derecho mercantil común, encuentra para precisar la naturaleza jurídica y el término empresa,-- han que añadir las que surgen cuando tales conceptos se emplean en explotaciones mercantiles tan singulares como las -- que se dedican a la explotación de aeronaves.

El tema de la empresa aérea ha sido especialmente objeto de estudio por la doctrina italiana. Un notable grupo de autores influídos por la rúbrica "Dell'impresa di navigazione" que comprende en el Código de Navegación (Título III,

---

(28bis) Art. 59 de la Ley de Navegación Aérea.

libro I, parte primera y segunda), cualquier hipótesis de explotación de aeronaves, han llegado a considerar tales supuestos como ejemplos de empresa aérea. Sin embargo predomina la doctrina opuesta (29) que rechaza tal interpretación en base a las siguientes consideraciones que hacemos también nuestras: si se contempla el caso de aeronaves empleadas con fines meramente deportivos, de placer o científicos o con carácter temporal o provisional, fácil es advertir que en tales supuestos no podría darse una empresa comercial aérea, por la ausencia de una actividad económica productiva y el requisito de la profesionalidad, que según la moderna y generalizada concepción jurídico-mercantil, son esenciales a cualquier tipo de empresa.

LEFEBRE y PESCATORE no obstante participar de la última opinión expuesta, siguen en parte aferrados a la rúbrica legal, pues tratando de defender el criterio seguido por Código de la Navegación, estiman que la disciplina de la navegación aérea se explica y opera fuera de los presupuestos comunes a la disciplina comercial, aunque reconocen que cuando la explotación de aeronaves se hace con los caracteres de profesionalidad y lucro tal explotación deviene en empresa comercial. Consideran por tanto que el derecho mercantil regula la explotación de aeronaves cuando se realiza en forma em

-----  
(29) Pueden verse entre otros: TORRENTE A. "Contratti di lavoro della navigazione". Milán, 1948, pág. 21; LEFEBRE y PESCATORE: Manuale di diritto della navigazione. Milán, 1960, pág. 167.



presarial, pero no en forma exclusiva sino sobrepuesto a las normas del derecho de la navegación conexo a cualquier tipo de explotación aérea, y que son siempre válidas y operantes (30).

En España, la doctrina no se ha visto compñada a realizar interpretaciones o a mantener criterios similares a los autores italianos. Está comúnmente aceptada la concepción de la empresa aérea basada en las notas de organización, profesionalidad y lucro. Así TAPIA SALINAS (31) al hablar del transportista como empresario aéreo entiende que el término empresario debe aplicársele concretamente "Cuando el transportista realiza una actividad del transporte aéreo de una manera habitual, con un aspecto oneroso y muy especialmente por medio de una organización adecuada " URIA (32) conside -

-----  
(30) Obra cit. pág.

GIRON TENA (véase: "EL NAVIERO: directrices actuales de su régimen jurídico:" Valladolid, 1959, pág. 19 y ss.) al examinar la actitud de los autores italianos que hacen depender la noción de empresa marítima (o aérea a nuestro propósito) de la gestión de un solo buque (o aeronave) afirma que en realidad parece producirse en esta doctrina una deformación metodológica "constructiva" por efecto de la atracción dogmática del Código civil italiano; "En realidad -sigue diciéndonos este autor- hay una insuficiente estimación de lo positivamente específico marítimo. Consiste este en que son directrices diversas las que orientan a la especialidad marítima -lejanía y riesgos físicos de la navegación, sean concomitantes o no, con actividad económica- y la mercantil -actividad y organización empresarial para la producción económica de bienes y servicios. El trasladar conceptos abstraídos de bases diversas sólo produce una generalización falseada de ideas".

(31) Véase TAPIA SALINAS (Luis). Ob. cit. pág. 122

(32) URIA (Rodrigo). "Derecho Mercantil", Madrid 1958, pág. 743.

al empresario aéreo como la persona que ejercita y desarrolla en nombre propio una actividad profesional, organizada y lucrativa mediante la utilización o explotación de aeronaves, y considera que esa actividad económica será casi siempre el transporte, pero incluye también en el concepto de empresa -aérea la explotación, de aeronaves con otras finalidades (propaganda aérea, fumigación, desinsectación de campos, etc.), lógica consecuencia que se deriva de entender que la condición de empresario aéreo viene dada -según se desprende de la definición apuntada-, por la explotación o utilización de la aeronave como instrumento de actividad económica, profesional organizada. En parecidos términos se pronuncia GAY DE MONTELLA (33) al enunciar como requisitos esenciales de la empresa aérea, el ejercicio de una actividad económica, la organización y el desarrollo en forma profesional.

Aceptamos como base para nuestro estudio, el concepto de empresa que acabamos de exponer, pero entendemos que debe completarse con nuevas consideraciones, si queremos comprender al detalle los distintos casos que pueden darse en las explotaciones empresariales de aeronaves; consideraciones que por otra parte nos serán utilísimas para analizar en su momento la peculiarísima situación jurídica, que reviste el trabajo y las funciones del comandante, no sólo como empleado, sino también como jefe de la organización a bordo de la

---

(33) GAY DE MONTELLA: Principios de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, 1950, pág. 292. Citado por TAPIA SALINAS.

aeronave, considerada ésta como instrumento técnico subordinado, pero en cierto modo autónomo de la empresa.

A nuestro propósito, si queremos precisar con más nitidez la naturaleza y perfiles de la empresa aérea, nos es conveniente valernos de la distinción que la doctrina mercantil alemana (34) establece al estudiar la organización empresarial, entre UNTERNEHMEN y BETRIEB, que sigue algún autor italiano (35) al <sup>analizar</sup> ~~estudiar~~ la situación jurídico-laboral del comandante a bordo de la aeronave, y se refleja igualmente en algún sector de la doctrina de derecho laboral en España (36); como es sabido por UNTERNEHMEN debe entenderse la empresa en sentido amplio como centro de toda la actividad económica que persigue como razón de su existencia un fin de lucro; por BETRIEB deben considerarse aquellas entidades menores de la empresa, cuyo fin inmediato es de orden técnico, - bien que esté subordinada a los fines generales lucrativos del UNTERNEHMEN; tal fin de orden técnico, puede ser en una gran empresa tanto el que realiza por ejemplo una fábrica de productos como el establecimiento o sucursal que los vende al público y en la empresa aérea cada una de las aeronaves que sirvan como medio o instrumento a los fines generales d

-----  
(34) JACOBI: "Betrieb und Unternehmen als Rechtsbegriffe en "FETSCHRIFT FUR EHRENBURG". WEICHER. LEIPZIG, 1927)

(35) TORRENTE A.: Ob. cit. pág.

(36) Véase por ejemplo la doctrina expuesta por GUILARTE (Alfonso M<sup>a</sup>) en su obra: MANUAL DEL DERECHO DEL TRABAJO. - Edit. LEX NOVA. Valladolid, 1960, págs. 159 y ss.

de la empresa aérea (transporte, fumigación, etc.). En resumen **UNTERNEHMEN** y **BETRIEB** se corresponden respectivamente y se distinguen con el fin mediato (lucro) e inmediato (técnico), que ordinariamente se cumplen en cualquier empresa, aunque en algunos casos pueden coincidir como en el supuesto de una empresa constituida por una sola fábrica o por un sólo establecimiento, y en nuestro caso por la explotación de una sola aeronave.

Pues bien: teniendo en cuenta la distinción que acabamos de desarrollar, y trayendo a colación en este momento el concepto de explotación aérea (Vid. supra pág. 52) así como el común sentir acerca de la empresa aérea adoptado por la doctrina española, y las diversas interpretaciones recogidas de la italiana, estimamos haber alcanzado un punto de vista que nos permite dibujar con más precisión el concepto de empresa aérea, así como reflejar las singulares características y matices dentro del amplio concepto de explotación de aeronaves.

Cuando las aeronaves consideradas singularmente no constituyen por sí solas una explotación independiente, profesional, organizada y lucrativa, sino que sirven como elemento -todo lo importante que se quiera- auxiliar de otra gran explotación mercantil, por cuanto que prestan dentro del conjunto de sus medios instrumentales un servicio de orden técnico, subordinado al fin de lucro que ésta persigue, nos encontramos con la explotación de aeronaves en

forma de BETRIEB; vista así la aeronave se constituye en el instrumento técnico ordinario de que se vale la explotación aeronáutica en forma de empresa, para conseguir sus fines e conómicos; es decir se convierte en un organismo más de trabajo de esa gran explotación que equivale según la observación de TORRENTE (37) que aceptamos al establecimiento en la empresa industrial, al negocio en la empresa comercial, el "podere" en la hacienda agraria.

Cuando la explotación aeronáutica, aunque solamente se valga de una sola aeronave aisladamente considerada, se realiza de tal manera que esa aeronave cumple una actividad económica independiente en forma habitual y organizada, podemos reconocer también en tal tipo de explotación una auténtica empresa aérea. Es decir, nos encontramos con el supuesto de plena coincidencia del medio instrumental de orden técnico (BETRIEB) con el fin económico para el que aquél se organiza y sirve con carácter habitual (UNTERNEHMEN)

Por último cuando la explotación aeronáutica utiliza las aeronaves como instrumento de orden técnico independiente sin caracteres de profesionalidad, para la consecución de un fin de cualquier índole, v.gr.: científico, deportivo, e incluso ocasionalmente productor de un beneficio

-----

(37) Ob. cit. pág. 22.

económico al usuario (por ej.: transporte de efectos de una persona propietaria o usuaria de la aeronave para ahorrar el gasto en otro medio de transporte o para conseguir mayor celeridad en el traslado) nos encontramos con la explotación aérea no empresarial.

De lo expuesto en resumen se deduce que la explotación de aeronave es un supuesto amplio que comprende:

1ª. La explotación en conjunto de aeronaves como complejo instrumental para la realización de un fin de orden técnico que coordinado a los restantes BETRIEB de la explotación aérea contribuye a conseguir en forma habitual y organizada el fin de lucro que ésta persigue. Es el caso típico de empresa aérea.

2ª. La explotación de aeronaves aisladamente con sideradas, en forma habitual, organizada y lucrativa que sirve por tanto para encuadrarla en el concepto de empresa, supuesto que aunque menos corriente también tiene lugar en la navegación aérea.

3ª. La explotación aeronáutica en forma no empresarial, es decir, aquellos casos en que la aeronave es utilizada como instrumento de orden técnico independiente no habitual, ni organizado, ni lucrativo, aunque pueda desempeñar por sí sola una actividad económica ocasional.

EN CONCLUSION: Consideramos que el concepto de empresa aérea es una especie del concepto amplio de explotación de aeronaves, bien aisladamente o consideradas en conjunto, cualificada por las notas de organización profesionalidad y lucro y POR TANTO concebimos la empresa aérea en los siguientes términos EXPLOTACION DE UNA O MAS AERONAVES, PROPIAS O AJENAS, EJERCITADA POR UNA PERSONA INDIVIDUAL O JURIDICA EN NOMBRE PROPIO, EN FORMA PROFESIONAL y ORGANIZADA PARA LA OBTENCION DE UN FIN ECONOMICO".

(38)

---

(38) Con ello disentimos de la definición establecida por el art. 4 del Convenio de daños a terceros en superficie de 29 de mayo de 1933: "toda persona que tenga la disposición de la aeronave o que haga uso de ella por su propia cuenta", por considerarla incompleta ya que faltan los elementos esenciales al concepto de empresa y coincide mejor con el término operador, que le sustituye en el nuevo Convenio (revisión del anterior de Roma de 7 octubre 1952 (art. 2º)).

### Legislación española

La Ley de Navegación Aérea no mantiene un criterio uniforme ni emplea con la claridad y distinción debida los términos explotador y empresario aéreo. En algunos casos (v.gr.: arts. 59 y 123) parece haber confundido ambos términos y llevado quizás más bien por un deseo de belleza expresiva que de precisión conceptual, ha sustituido el término explotador que era el procedente, por el de empresario. De esta suerte utiliza el término empresa con un alcance y generalidad que no se corresponde con el concepto que antes establecimos.

El art. 59 según vimos (39) define al comandante de la aeronave como la "persona designada por el empresario para ejercer el mando". Pues bien, si admitimos el concepto de empresa que hemos sentado, se ha de deducir que entre los numerosos supuestos de explotación de aeronaves (correlativos a las múltiples posibilidades de utilización de la aeronave, según el diverso fin que puede perseguir el explotador: mercantil, científico, deportivo, etc.) sólo podrían calificarse de empresa aquellos tipos de explotación que reúnan todos y cada uno de los requisitos que consideramos esenciales a la empresa aérea: actividad económica profesional y organizada. De ahí que puesto que la mencionada ley se refiere a la navegación aérea en general según lo previsto en el art. 15o, es decir, sin circunscribirse exclusivamente a ningún sector parcial como es la explotación del tráfico aéreo en forma empresarial, es evidente la incongruencia que supone establecer una definición o reconocer en el comandante una sola situación de dependencia, como es la que define el citado art. 59, esto es considerando sólo en relación a la empresa. Más oportuno y consecuente hubiera sido seguir considerándolo como auxiliar del explotador como estableció la ley de Bases (Base 8a).

Otro tanto puede decirse del art. 123 ya que el hablar de la responsabilidad derivada de la colisión de aeronaves, hace igualmente referencia en exclusiva al empresario, olvidando que tales aeronaves pueden prestar otros servicios ajenos a una empresa aérea como tantas veces hemos señalado, (científico, deportivo, etc.)

---

(39) Supra, pág. 5 bis.



En otros casos (v.gr.: arts. 120 y 121) mantiene el término "operador" (equivalente al explotador) y lo emplea correctamente, y por último hay que hacer notar que el término empresa es utilizado en su justo sentido en el Capítulo XI de la ley, según seguidamente tendremos ocasión de comprobar.

#### Condiciones para el ejercicio de la empresa aérea

La Ley de Navegación Aérea admite al empresariado aéreo, o toda persona individual o jurídica (art. 70) que reuniendo la nacionalidad española (arts. 74 y 80), cumpla unas condiciones especiales, previstas para esta clase de explotación mercantil. Como advierte TAPIA (40) "el sistema monopolista, o al menos, intervencionista del Estado en las empresas de navegación aéreas en la mayoría de los países, hace que no exista una gran libertad para llegar a convertirse en empresario, puesto que los Estados se reservan la facultad de conceder esta cualidad en determinados casos o de exigir unas condiciones especiales, reservándose además una intervención en los actos de la Empresa como contrapartida de la ayuda que de forma directa o indirecta otorgan en casi todos los países a la navegación aérea". Así ocurre en nuestro país, en donde la citada ley en su capítulo XI dedica un extenso articulado a regular las condiciones para el ejercicio del tráfico aéreo regular e irregular.

Además del requisito citado de la nacionalidad española, se imponen condiciones a la nacionalidad del capital (art. 74 y 80); se reserva la facultad de concesión al Consejo de Ministros o al Ministerio del Aire (art. 78 y 79), se exigen la posesión de medios técnicos y económicos suficientes (art. 74 y 80), etc. etc.; es interesante destacar la disposición final cuarta del art. 80 que exige la nacionalidad española al personal de vuelo de la Empresa, cuando ésta se dedique al tráfico aéreo no regular, requisito que creemos debía ser igualmente exigido en el tráfico regular con mayor motivo, aunque de todas formas la nacionalidad española del comandante está siempre asegurada en virtud de lo dispuesto en el art. 59.

---

(40) Ob. cit. pág. 123.

2) Concepto y carácter del comandante de aeronave, como auxiliar del empresario aéreo.

Las empresas (41) de navegación aéreas necesitan ordinariamente grandes capitales para su explotación en lo que se refiere al aspecto material y numerosos elementos personales (directivos, técnicos, personal de vuelo y tierra, etc.), que en calidad de auxiliares del empresario desarrollan las múltiples actividades en que se diversifica la vida de la empresa. La circunstancia de que todo el comercio y por tanto las empresas dedicadas a este tipo de actividad mercantil se ejerzan a través y por medio de la aeronave, explica sin necesidad de más aclaraciones, la importancia de la persona responsable de la dirección <sup>aer</sup> náutica; aun contando con la posibilidad del empleo en un futuro no muy lejano del piloto automático en la mayoría de las aeronaves, siempre seguirá siendo necesaria la presencia de

---

(41) Aunque el término empresa no es equivalente al de empresario, puesto que aquélla se singulariza y objetiva en determinados casos frente al titular de la misma y el empleado-trabajador, por el momento utilizamos ambos términos indistintamente, sin perjuicio de hacerlos valer por separado cuando advertimos que parezca oportuno.

la persona que se responsabilice de la expedición aérea.  
(42).

Al entrar en el estudio de las relaciones jurídicas que surgen entre el empresario aéreo y el comandante de aeronave, salta a la vista desde un principio, los numerosos problemas que hemos de afrontar. Dada la compleja naturaleza del comandante de aeronave y las variadas funciones de orden público y privado que está llamado a desempeñar, junto con las numerosas cuestiones jurídicas de diversa índole que plantean las relaciones entre empresario y comandante, objeto en este momento de nuestro estudio, se requiere un detenido análisis, minucioso y sistemático de cada una de las materias enunciadas, si queremos alcanzar una visión clara del conjunto.

- 
- (42) En determinadas condiciones (nocturnidad, visibilidad nula, etc.) el mando personal de la dirección náutica se reduce extraordinariamente, ya que son los propios mecanismos automáticos de la aeronave los que dirigen el vuelo. Incluso en vuelos normales, la labor del piloto en la conducción de la aeronave, se hace cada día menos indispensable, en proporción inversa a los constantes y progresivos adelantos técnicos de la teledirección; con el piloto enteramente automático se pretende en todo momento mandar a distancia un avión mediante el control continuo del sistema propulsor, aunque -como observa LE GOFF- parece reservado a los aparatos de mucha carga dada su complejidad. Sobre esta materia, véase LE GOFF: Manuel de droit aerien. Paris, 1962, pág. 96 y ss.

Anticipada ya en las páginas que anteceden una visión parcial de la naturaleza y caracteres del comandante de aeronave, como figura autónoma del derecho aéreo o en relación de subordinación al explotador desde un punto de vista general, entramos ahora en el análisis en su especial situción como auxiliar del empresario aéreo.

Con el fin de satisfacer las antedichas exigencias sistemáticas, procederemos en primer lugar al examen sobre el concepto y carácter del comandante desde el punto de vista de esta singular situación de auxiliaridad o de empleo, para entrar después en el análisis de la naturaleza del vínculo originado por esa situación y por último cerraremos nuestra exposición con el estudio en concreto de las relaciones jurídicas mercantiles y laborales que ligan a las partes.

### Concepto y carácter

El comandante de aeronave considerado como auxiliar del empresario aéreo puede ser considerado como la persona designada por el empresario para el mando y dirección de la expedición aeronáutica, concepto que en líneas generales coincide con el art. 59 de nuestra Ley de Navegación Aérea, y que por tanto referido a la circunstancia que ahora analizamos, nos parece correcto.

El comandante es considerado en esta situación como un empleado más de la empresa; ahora bien, desde el punto de vista mercantil la actuación y las facultades mercantiles de este empleado como representante o delegado de la empresa no son excesivamente amplias, ni tampoco <sup>se</sup> ejercitan con demasiada frecuencia, en razón a la extensa red de agentes comerciales que aquélla suele tener distribuidos en los aeropuertos de carga y descarga, así como por la rapidez de las comunicaciones que permiten conocer al momento la voluntad del empresario, sin que exista ordinariamente amplio margen para la iniciativa del comandante. Salvo los contados casos de representación legal que después analizaremos, puede decirse que en principio y en base a tales limitaciones en sus facultades comerciales, el carácter y condición del comandante de aeronave queda reducido a ser considerado como el primer auxiliar técnico del empresario en la aeronave, similar en este aspecto al capitán de barco (43), cuyas

---

(43) Puede confrontarse respecto a esta materia las páginas que dedican al capitán de barco Francisco FARÍÑA en "Derecho Comercial Marítimo". Tomo I, págs. Madrid 195 y Joaquín GARRIGUES: "Cursos de Derecho Mercantil; Tomo II, pág. 649 y ss. Madrid, 1958.

funciones mercantiles están en la actualidad más próximas a las que correspondían al Magister navis del Derecho Romano, que no a las que se conferían al patrón de la nave (senyor de la nau) de la Edad Media, cuando la práctica de la empresa naval a base de asociación terminaba por confundir como observa DOMINEDO (44) el aspecto comercial y el aspecto náutico, ofuscando la línea de separación entre el capitán y el empresario; en el viejo Medievo el capitán y la marinería cumple no sólo una función técnica sino que como socio de la empresa naval, participa también de la dirección y se interesa en el feliz resultado de la expedición de cuyas ganancias obtiene una cuota en proporción al dinero y al esfuerzo aportado. En la actualidad por el contrario, con el desarrollo del tráfico marítimo, la creación de grandes compañías navieras con su red de agentes comerciales y la rapidez en las comunicaciones hacen innecesarias normalmente la asunción de facultades comerciales por parte del capitán, al mismo tiempo que la explotación del tráfico por las propias empresas, terminan con la figura de la asociación en participación a que antes aludíamos.

---

(44) Ob. cit. pág.

Pues bien: el nacimiento y desarrollo del tráfico aéreo coincide con la fase capitalística de la explotación del tráfico marítimo y las relaciones jurídico mercantiles que surgen entre el empresario aéreo y el comandante de aeronave son paralelas a las que existen entre naviero y capitán de barco en los tiempos actuales.

Capitán de barco y comandante de aeronave son ordinariamente un auxiliar técnico de la empresa marítima o aérea. Aunque exista en la actualidad la posibilidad de una participación en las ganancias, e incluso a impulso de las tendencias sociales de la época un contrato de sociedad entre las partes, lo normal tanto como uno como otro es que presten sus facultades y conocimientos técnicos como trabajadores subordinados a cambio de una merced. Son auxiliares excepcionales por cuanto que se hacen cabeza de una organización, -empleando la terminología de TORRENTE (45)- de hombres (tripulación) y cosas en la nave o en la aeronave, que sirven en conjunto para alcanzar el fin lucrativo de la empresa. Ambas figuras de la navegación desarrollan, pues, funciones eminentemente técnicas, sin perjuicio de las que ostentan como suprema autoridad de la expedición y en calidad de funcionarios-sustitutos en orden a determinadas cuestiones del estado civil.

-----

(45) Ob. cit.; pág. 24.

Tales funciones fundamentalmente técnicas son todavía mucho más relevantes y notorias en lo que concierne al comandante de aeronave, por cuanto que en la mayor parte de los casos las funciones comerciales que aún se le reconocen al capitán de barco en el derecho marítimo actual, se le han restringido extraordinariamente al primero en la mayoría de las leyes nacionales de navegación aéreas. Incluso como ya advertimos (46) algunos son partidarios de su total exclusión, en el futuro Convenio Internacional sobre el estatuto jurídico del comandante de aeronave. No obstante y pese a lo dicho, en ocasiones, algunas legislaciones reconocen en el comandante al lado de su función predominantemente técnica, facultades legales de representación mercantil del empresario aéreo, competencia que con ser siempre -insistimos- bastante reducida plantea problemas jurídicos de indudable interés, máxime porque como arriba dijimos confluyen normas de derecho público y privado en íntimo y peculiar enlace.

Como resumen de lo expuesto se registran, pues, dos facetas al analizar la condición del comandante de aeronave como auxiliar del empresario: el aspecto técnico, fundamental y primario, y el aspecto de representante comercial, esporádico, secundario y muy restringido.

---

(46) Supra, pág. 25



3) Naturaleza del vínculo jurídico existente entre ambos

Como queda dicho, el comandante de aeronave, es un auxiliar del empresario aéreo, con el que le unen vínculos contractuales, resultantes de su adscripción o enrolamiento voluntario en la empresa. Ahora nos corresponde contestar a esta pregunta: ¿Cuál es la naturaleza de la relación jurídica surgida en virtud de esa integración del comandante de aeronave en la empresa como elemento auxiliar de ella? He aquí una cuestión en que al lado de principio del derecho común, confluyen normas del Derecho Aéreo, en las que esta nueva disciplina jurídica manifiesta alguno de sus rasgos y peculiaridades más típicos.

En principio y como consecuencia de la libertad de contratación que reina en el Derecho Privado y una vez cumplidos los requisitos exigidos por las normas laborales aplicables al efecto, empresario y comandante de aeronave conciertan sus voluntades con plena voluntad y responsabilidad. Pero en razón al complejo de funciones públicas y privadas que implica la asunción del comando, así como por el deber que tiene el Estado de velar por la seguridad y feliz desarrollo del tráfico aéreo, al lado y en algunos casos por encima de la voluntad de las partes, aparece la voluntad del legislador condicionando y fijando los límites de aquella voluntad.

El Estado señala preceptivamente las condiciones técnico-profesionales que debe reunir el comandante en relación a la aeronave a pilotar y el vuelo a realizar, nacionalidad de la empresa y del comandante, así como la solvencia económica y profesional de aquélla; en algunos casos la ley provee al nombramiento del comandante supliendo o en sustitución de la voluntad empresarial; en otros impone la representación ineludible del empresario por parte del comandante de la aeronave, sin perjuicio de la representación voluntaria que éstos hayan concertado. Y siempre encontraremos a la ley precisando los límites de la libertad contractual y condicionando su eficacia.

Sin embargo la presencia y la intervención de la ley no debe interpretarse en absoluto como una alteración del sustrato eminentemente privado del contrato. El momento en que convergen las voluntades del empresario y el comandante de la aeronave para el nombramiento de éste como tal, es como dice, DOMINEDO (47) distinto conceptual y prácticamente de aquél de la asunción del comando de la aeronave. El uno, sigue diciéndonos este autor, marca la adquisición de la cualidad de comandante según la voluntad negocial -fuente inmediata- el otro la investidura del poder según la voluntad legal (fuente mediata-; de ahí que

-----

(47) Ob. cit. pág. 27.

mientras en virtud de la voluntad de las partes surge el comandante como auxiliar y representante del empresario, sólo en virtud de la asunción del comando, el mismo sujeto asume el poder-deber de cumplir las funciones que le son atribuidas como jefe de la expedición aérea.

En concreto: tipicidad del contrato.

Una vez que hemos señalado el contrato como fuente inmediata del vínculo y de las relaciones jurídicas que surgen entre el empresario y el comandante de aeronave, nos resta por analizar cuál sea el encuadramiento de tal negocio entre las figuras tradicionales del derecho privado (civil y mercantil) o laboral, que hacen referencia a la prestación de servicios humanos en forma subordinada.

1. Arrendamiento de obra. La "locatio conductio operis" no nos puede servir de prototipo contractual en que enajenar las prestaciones del comandante de aeronave en favor del empresario aéreo, porque siendo objeto de este negocio jurídico la realización de una obra que ha de ser concluida a riesgo y ventura del obligado a realizarla, no puede extenderse a trabajos como el de la conducción aeronáutica, en los que como señala DOMINADO (48) el riesgo sobre su resul

---

(48) Ob. cit. pág. 26

tado final no recae sobre el prestador (comandante de aeronave), sino en la parte interesada directa y principalmente en la feliz culminación de la expedición aérea (empresario).

2. Mandato. Igualmente entendemos se ha de excluir el punto de vista según el cual el comandante puede ser considerado como un mandatario del empresario aéreo, criterio que parece haberse admitido en la III Reunión del C.I.T.E.J.A. al definir dentro del contrato del transporte, al empleado como "toda persona unida en alguna forma con el transportista en virtud de un mandato cualquiera lo más amplio posible y que actúa en nombre de éste" (49); tampoco parece oportuna la expresión representante, que utiliza la Convención de Varsovia (v.gr. arts. 2o y 25) puesto que da lugar como observa TAPIA (5o) "a una posible confusión de términos ya que en buena técnica con diferentes las misiones del representante y del empleado"; igual<sup>mente</sup> rechazamos la terminología empleada, por la Orden de 4 de julio de 1947 sobre Reglamentación Laboral de Iberia, al considerar en su artículo 5 al comandante de aeronave, como representante de la Empresa, o la condición de mandatario que le asignaba la Ley de Bases de 27 de diciembre de 1947 (base 8a).

---

(49) TAPIA SALINAS, Ob. cit. pág. 239.

(5o) Ob. cit. pág. 239

Nada impide, no obstante, como advierte DANTE (51) que el empresario en determinadas circunstancias pueda conferir al comandante de aeronave un verdadero y propio mandato representativo que se singularizará y perfeccionará con la declaración de aceptación por parte del mandatario, pero ordinariamente no le será necesario al empresario recurrir a este tipo de negocio jurídico, pues para el cumplimiento de las obligaciones del comandante de aeronave, le será suficiente el contrato laboral en base al cual podrá dar las órdenes oportunas, las cuales serán obligatorias para el comandante apenas tenga conocimiento de ellas independientemente de aquella aceptación.

Por otra parte interesa hacer constar que siendo el comandante de aeronave un cargo de confianza de la empresa en cualquier momento ~~aeronave~~ <sup>aeronable</sup>, participa en cierto modo de las características del mandato, por lo que "al contrato de servicios como negocio básico se unen los elementos del mandato co

-----

(51) Ob. cit. pág. 23o.

Tal vez GAY DE MONTELLA (obr.cit. pág. 319) teniendo en cuenta los supuestos de representación legal que después analizaremos, y los posibles casos de mandato representativo que aquí señalamos, considera el contrato de empleo del comandante de la aeronave como "un contrato de representación y de mandato a la vez, lo que en lenguaje jurídico moderno se conoce con el nombre de contrato mixto, en el cual quedan excluidas algunas de las características más notables del mandato convencional, tales como la modificabilidad del mandato de carácter público, la prohibición de que cláusulas convencionales mermer puedan sus atribuciones.. etc."

mo encargo de confianza" (52).

3. Contrato de trabajo. Debemos por tanto incluirle dentro de la "locatio conductio operis" o arrendamiento de servicios, y en especial al contrato de trabajo, según se desprende como señala DOMINKO (53) de la naturaleza de la prestación concertada entre empresario y comandante cualificado según la aptitud técnica del prestador del trabajo.

Entendemos, pues, que el vínculo jurídico inicial que une al comandante de aeronave con la empresa, encaja dentro de un molde contractual "sui generis", como es el contrato de trabajo que da lugar al nacimiento de las relaciones jurídicas propias de este tipo de negocio jurídico, como son la relación de subordinación en el comandante que le obliga en principio al cumplimiento de sus funciones según el plan de trabajo previsto por la empresa, y por otra parte el deber de protección y asistencia económico-social que incumbe al empresario.

---

(52) Véase JOAQUIN GARRIGUES: "Curso de Derecho Mercantil. Tomo II, pág. 660. MADRID, 1958; doctrina sobre la relación jurídica entre el capitán de buque y el naviero.

(53) Ob. cit. pág. 26.

Ahora bien, la confluencia de funciones de interés público a desempeñar por el comandante de aeronave, junto con la impronta social que se registra en la regulación de todos los contratos de trabajo, hace que este contrato tenga una fisonomía especial, en la que conviene extendernos.

Por supuesto que el interés público de la navegación aérea en base al cual el Estado interviene para regular algunos aspectos de las relaciones entre empresario y comandante de aeronave, no significa una alteración o modificación sustancial de esas relaciones jurídico-laborales. Así, se ha de considerar, que pese al carácter público que en muchas ocasiones tienen las funciones desempeñadas por el comandante, nunca debe olvidarse su condición de auxiliar del empresario.

Lo que nos importa destacar es que el comandante de aeronave por causa de aquel interés público de la navegación aérea, puede desempeñar su cometido en algunas circunstancias al margen o contra la voluntad del empresario (v.gr.: el comandante puede desobedecer las órdenes de su empresario, respecto a realizar el vuelo en malas condiciones atmosféricas o volar por una ruta que él considera peligrosa). Son casos en que el comandante de aeronave cumple una función propia y autónoma, que aunque teniendo su origen remoto en el contrato de trabajo, se desliga de éste, sin perjuicio de que las relaciones laborales que le unen con el empresario, sigan desarrollando toda su virtualidad jurídica según la voluntad de

las partes. Asimismo, los poderes de representación legal que asisten al Comandante en determinados casos, al igual que los poderes-deberes que la propia ley le impone no derivan directamente del contrato de trabajo; como indica TORRENTE (54), el contrato sirve sólo para la individuación del sujeto, al cual le son conferidas tales derechos y obligaciones, pero no disciplina, ni regula éstos; la autonomía de la figura del comandante, la misma posición como jefe de la comunidad de trabajo en la aeronave (BETRIEB) que explica sus atribuciones gubernativas y disciplinarias no excluyen su inserción en el cuadro de la empresa de navegación aérea, que pretende como fin inmediato la producción de un resultado económico, del cual asume el riesgo el empresario.

Por otra parte, como ya advertimos anteriormente deb<sup>en</sup> tenerse en cuenta las concomitancias que presenta este contrato con el mandato, para explicar las facultades de dispensa que le asisten en todo tiempo y con afecta inmediato al empresario contra el comandante.

Igualmente es oportuno señalar aquí, que el empresario se hace responsable de los daños que progenan del ejercicio de atribuciones confiadas al comandante por razón de un

---

(54) Ob. cit. pág. 114.



interés público, como es el de la seguridad de la navegación aérea, conexo al interés privado de la empresa: el feliz arribo de la expedición aérea; responsabilidad, que -como veremos en su momento- deriva, no de la representación o de la condición de empleado del comandante, sino del principio "eius comoda, eius incomoda"; si con el ejercicio de tales atribuciones la empresa consigue un beneficio económico, debe igualmente responder de los daños y perjuicios ocasionados con el anormal uso de ellas.

Desde otro punto de vista las relaciones laborales que surgen en virtud del contrato entre empresario y comandante no pueden dejarse en exclusiva al arbitrio de las partes; la protección social -signo de nuestra época- tanto como la seguridad del tráfico aéreo, demandan una intervención de la Autoridad del Estado, controlando o vigilando las relaciones de trabajo entre las partes.

En algunos países el sistema de convenios colectivos sirve a proteger a los profesionales de la navegación aérea, tanto como los legítimos intereses de la empresa; ahora bien, para conseguir plenamente aquellos fines se va haciendo preciso, como advierte CHAVEAU "una reglamentación administrativa previa consulta de los organismos profesionales" (55).

---

(55) PAUL CHEVEAU: "Droit Aerien". Paris, 1951 ns. 1031 a 1043.

Reste por último señalar que cuando el comandante de aeronave entra a formar parte de una empresa pública, adquiere un estado peculiar que ofrece notas diferenciales con la situación del comandante dependiente de la empresa privada. Como observa LE GOFF (56) "los empleados de la AIR FRANCE que pertenecen a una empresa pública, no se le aplican las disposiciones de la Ley francesa de 11 de febrero de 1952 relativa a las convenciones colectivas y al reglamento de conflictos de trabajo."

Carácter especialísimo del Comandante de aeronave, como representante legal del empresario: casos de representación legal.

Se presenta ahora a nuestro estudio la significación jurídica de algunos supuestos en que por razones de necesidad y urgencia, el comandante se ve impelido a adoptar ciertas resoluciones al margen de las concretas atribuciones que le fueron concedidas en su contrato con la empresa; son medidas exigidas por la seguridad de la navegación y en interés del empresario y el cargamento y reconocidas expresamente en algunas legislaciones (ley francesa de 25 de mayo de 1936; Código de la Navegación italiana que recoge la ley de 8 de febrero de 1934; decreto en el Uruguay de 3 de diciembre de 1922) y especialmente en el Proyecto de Convenio Internacional sobre la Condi-

---

(56) MARCEL LE GOFF: "Manuel de DROIT AERIEN". Paris, 1961 pág. 44.

ción Jurídica del Comandante de Aeronave; sin embargo la conveniencia u oportunidad de conceder tales facultades al comandante ha sido puesta en tela de juicio por la doctrina más reciente. LE GOFF (57) es partidario de la modificación por estimar que la razón de su reconocimiento: dificultades en las comunicaciones entre el comandante y el empresario han sido superadas por la técnica moderna de comunicación a distancia, es decir, por la posibilidad de utilizar la radio por el comandante, para obtener instrucciones del empresario, en lugar de tomar por su cuenta aquellas decisiones. La I.A.T.A. no parece estar dispuesta a reconocer tales poderes, y en cambio la I.F.A.L.P.A. argumenta en su favor, incluso en el sentido de ampliarlos.

Al margen de esa discusión doctrinal el hecho cierto que hay que registrar es, la admisión de tales facultades en algunos ordenamientos, según hemos visto, lo cual nos obliga a dedicar unas líneas acerca de su carácter y naturaleza jurídica.

Según el art. 3 del Proyecto de Convenio que coincide en líneas generales con las legislaciones citadas, el comandante de aeronave tiene derecho sin mandato especial:

a) Realizar las compras necesarias para llevar a cabo el viaje emprendido.

---

(57) Ob. cit. pág. , nº 93.

b) Hacer efectuar las reparaciones necesarias para permitir la rápida continuación del viaje.

c) Tomar todas las disposiciones y efectuar todos los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros y de la tripulación y la custodia de la carga.

d) Pedir prestadas las sumas necesarias para permitir la ejecución de las medidas previstas en los incisos a), b) y c) del presente artículo.

e) Contratar por la duración del viaje, y reemplazando a los miembros de la tripulación que no continúen el mismo, el personal indispensable para llevar a cabo dicho viaje.

El art. 4 del Proyecto de Convenio Internacional, especifica que el Comandante de Aeronave sin mandato especial no puede vender la aeronave ni gravarla convencionalmente de hipoteca o de otros derechos de la misma naturaleza. Igual prohibición se encontraba en el art. 1º de la ley francesa de 25 de marzo de 1936, habiendo sido omitido en el Código de 1955, (art. 161), sin duda como observa BEAUBOIS (58) por considerarla superflua, una vez se han enumerado los casos en los cuales el Comandante de Aeronave está autorizado a negociar sin mandato especial.

Ahora bien, requisito ineludible para que el comandan  
te pueda adoptar las indicadas decisiones, es la ausencia del

---

(58) Ob. cit. pág. 251.

empresario o delegado suyo en el lugar donde hubieren de adoptarse, o no le fuere posible establecer inmediata comunicación con estos para recibir las oportunas instrucciones (59). Se hace patente con ello, cuan escasas serán las posibilidades de que se produzcan aquellos supuestos, si tenemos en cuenta la extensa red de agentes comerciales que las empresas aéreas tienen distribuidos en los aeropuertos de carga y descarga, así como la rapidez de las comunicaciones que facilita la técnica moderna y que permiten conocer al momento la voluntad del empresario, como argumentaba LE GOFF. Sin embargo, entendemos que tales eventos seguirán produciéndose, aunque cada vez con menor frecuencia, y en consecuencia no debe soslayarnos el jurista, que ha de llevar hasta sus últimos extremos su labor investigadora, con objeto de colaborar con el resultado de sus trabajos a la tarea previsoras del derecho. De ahí la oportunidad del análisis de la naturaleza y consecuencias jurídicas que tales hipótesis comportan, y que seguidamente serán objeto de nuestra atención.

---

(59) Sobre el problema de la accesibilidad del explorador, véase infra, pág. ~~100~~ 204

Teorías acerca de su naturaleza

Según lo expuesto las facultades concedidas al comandante vienen impuestas por las necesidades del viaje mismo y así puede hablarse de facultades necesarias que le otorga o reconoce la ley con independencia del empresario. Ahora bien: ¿se trata de un verdadero caso de representación legal? ¿Assume el comandante la figure del institor frente al empresario? ¿Nos encontramos ante un caso de gestión de negocios ajenos? O por último ¿se trata de un órgano de la empresa, al que la ley le impone determinadas obligaciones o le otorga ciertas facultades, en interés fundamentalmente del pasaje y del cargamento? Detengámonos en el análisis de las diferentes soluciones doctrinales.

1. Teoría sobre la representación legal.- La doctrina -especialmente la italiana- a la vista del Código de la navegación ha venido tradicionalmente considerando tales supuestos como verdaderos casos de representación legal por cuanto que es la ley y no el empresario el que atribuye las facultades representativas al comandante de aeronave. Aunque la designación del comandante de aeronave -advierde DANTE (6o)- sea en

-----

(6o) Ob. cit. pág. 228: el empresario -dice DANTE- ni siquiera es libre para conferir tal representación a una persona antes que a otra de la tripulación.

principio un acto voluntario del empresario, no debe entenderse como algunos han pretendido, que la representación de que hablamos haya también de atribuírsele puesto que aquel nombramiento tiene sólo valor de presupuesto que falta en algunas ocasiones (v.gr.: nombramiento por acto administrativo) y además la representación por ser necesaria no queda al arbitrio del empresario el concederla. Se trata, pues, de un verdadero caso de representación legal atribuida al empresario, tanto en beneficio de la seguridad de la navegación aérea (interés público) como del empresario (interés privado) sobre el que, no obstante, recaen en exclusiva las responsabilidades derivadas del ejercicio de tales facultades como en su momento veremos (61). Esta teoría es la más generalizada y la siguen abiertamente en Italia además del autor citado, DOMINEDO y en Francia CHAVEAU y BEAUBOIS (62)

---

(61) Véase, infra pág. 106. 203 y ss

(62) BEAUBOIS (Ob. cit., pág. 264) trae a colación la observación de RIEPERT respecto a l tráfico marítimo en el que el barco es el signo visible que manifiesta que su capitán es el representante legal del propietario sin que los terceros tengan que indagar de qué forma fue nombrado el capitán; debe deducirse por tanto que al comandante le es atribuida su condición de representante legal del explotador por el hecho mismo del comando de la aeronave.

2. El Comandante como "institor" del empresario.

Exponemos esta solución a efectos meramente dialécticos, ya que es rechazada unánimemente. DANTE (63) con el común sentir opina que no puede ser considerado el comandante como un "institor", porque éste es un representante voluntario, mientras que el comandante es un representante legal y porque el institor tiene la facultad de cumplir todos los actos que pertenecen a la empresa en la sede secundaria o en el ramo particular en el cual está destinado, mientras que el comandante de aeronave no puede ir nunca más allá de los actos necesarios para la continuación del viaje, terminando por observar que "el presupuesto esencial de la figura del "institor" es la existencia de una empresa, actividad esta última que no siempre se realiza en la explotación de la navegación aérea".

3. El comandante como gestor de negocios ajenos.

Pudiera pensarse que la actuación del comandante encaja en la figura del gestor de los negocios del empresario por cuanto que actúa sin mandato ni conocimiento de éste, pero con la condición de obligarle (64). Pero si se compara más deteni-

---

(63) Ob. cit. pág. 228.

(64) Sustenta esta opinión LE GOFF en su obra TRAITÉ DE DROIT AERIEN, 1417 (ref. I.F.T.A. L. 220), admitida también y citada por BEAUBOIS (ob. cit. pág. 250).



damente este cuasi contrato con el ejercicio de las facultades que estamos analizando se observan inmediatamente dos diferencias radicales; la actuación del comandante dentro de los límites establecidos, repercute obligatoriamente en el empresario sin necesidad de la ulterior ratificación de éste y por otra parte el utiliter acceptum que supondría para el empresario la continuación y feliz culminación del viaje, conseguidos precisamente gracias al ejercicio de aquellas facultades, es irrelevante porque tal utilidad o beneficio le viene dado al empresario al margen de su voluntad de aceptación que se hace imprescindible para que al dominus negotii le obliguen los negocios realizados por el gestor; por último el ejercicio de tales facultades sería legítimo y por tanto obligaría al empresario, aunque no le hubiere reportado ningún beneficio.

#### 3. El Comandante como órgano de la empresa.

Consideramos esta teoría (65) en relación con la hipótesis de representación legal como la más certera. A nuestro entender en el ejercicio de las repetidas facultades, el coman-

---

(65) Formulada en términos generales por CHARLIER (R.E.) en su estudio LE COMMANDANT D'AERONEF EN DROIT PRIVE. Rev. Gen. Air ; 1947 nº 1, pág. 31.

dante de aeronave, se sigue comportando como un empleado de la empresa; es un órgano más del gran complejo empresarial, que actúa como instrumento de ésta, pero de tal suerte, que la ley velando por la seguridad del tráfico aéreo y la feliz culminación de la expedición exige a la empresa el cumplimiento de unas obligaciones a través de su empleado, que desde el punto de vista de éste se convierten en facultades no delegadas expresamente por aquélla.

Sobre las consecuencias jurídicas que implica en el empresario las decisiones adoptadas por el comandante (véase infra pág. 203 y ss.)

#### LEGISLACION ESPAÑOLA

No han sido reguladas en el ordenamiento español los diferentes casos de representación legal que acabamos de analizar. Ni en la Ley de Bases de Navegación Aérea, ni en el artículo de la Ley de 21 de julio de 1960 ha sido tomada en cuenta la condición jurídica especial que reviste el comandante de aeronave en aquellos supuestos posibles de representación; sin embargo hemos de hacer constar que en la Reglamentación especial de la Compañía Iberia de 4 de julio de 1947, se atribuye al comandante (art. 5º) "la representación del empresario en los lugares en que no hubiere delegación", precepto que aunque redactado en forma tan genérica, parece admitir tácitamente aquellas facultades legales si bien no se nos escapan las dificultades que entrañaría precisar su contenido y límites.

PARTICULARIDADES AERONAUTICAS EN LAS RELACIONES JURIDICO-LABORA-  
LES, ENTRE EMPRESARIO Y COMANDANTE DE AERONAVE.

Como consecuencia de la relación laboral surgida en virtud de la adscripción del comandante a la empresa, para la prestación de un servicio cualificado, nacen un conjunto de derechos y obligaciones propios y comunes a todo contrato de trabajo; son pues, los principios y normas del derecho laboral los que regulan tales relaciones entre empresario y comandante, y a los cuales nos remitimos para un estudio exhaustivo de esta materia. Aquí sólo nos interesa exponer las singularidades que la prestación de aquél servicio a bordo de una aeronave implican en la condición jurídica del comandante considerado en cuanto empleado o asalariado de la empresa.

El trabajo del comandante de aeronave tiene ciertas analogías con el que realiza el capitán de buque, tales como la naturaleza y carácter eminentemente técnico o las especiales circunstancias en que ambos se desarrollan (fuera del control inmediato de la empresa y de las autoridades laborales así como el realizarse en situaciones muchas veces de peligro) y por último la condición que ambos ostentan como jefes de la organización a bordo (66). Sin embargo también son de acusar marcadas

---

(66) Así para la regulación de ambos contratos de trabajo el legislador ha de dictar normas especiales que tengan en cuenta aquellas singularidades que como advierte GUILARTE ("Ma-

diferencias derivadas del distinto lugar en que ambas prestaciones se realizan, así como de la menor duración del viaje aéreo. Así dada la mayor duración del viaje marítimo y el hecho de que la nave represente no sólo el instrumento para la realización del transporte sino el domicilio del enrolado durante el período de trabajo a bordo, implica como advierte LEFEVRE y PESCATORE (67) el que sean propias del contrato de enrolamiento prestaciones que no concurren en el contrato aéreo, tales como el alimento y el alojamiento; que la prestación del servicio en el contrato de enrolamiento, se realiza en una nave previamente determinada, en tanto que la individuación de la aeronave no es relevante en el contrato aéreo, aunque también pueda estipularse excepcionalmente bajo esta condición; La brevedad del viaje aéreo explica por otra parte el que se hayan previsto dos tipos de contrato: de trabajo a tiempo determinado y a tiempo indeterminado, lo cual explica el que en la práctica, la retribución en el tráfico aéreo se establezca generalmente en una suma fija al mes, mientras la retribución por viaje sea del todo excepcional, como tampoco se suelen utilizar en el contrato aéreo la participación en los fletes u otras ganancias del viaje.

---

nal del Derecho de Trabajo"; Valladolid, 1960, pg. 329) repercuten de alguna manera sobre la mayor parte de los aspectos del régimen en cuanto a la formación del contrato, la vida y contenido del mismo (jornada, retribución, licencias,..) y los supuestos de su extinción. La peculiaridad radica también en punto al régimen de previsión, al administrativo y al procesal"

(67) Obr. cit. pág. 244.

Los rasgos especiales de derecho aéreo que registramos en el nacimiento, contenido y extinción del contrato entre empresario y comandante de aeronave son los siguientes:

A) Nombramiento por el empresario

Dadas las numerosas y complejas funciones que está llamado a desempeñar el comandante de aeronave, resulta del todo evidente, que tales funciones no podrán ser confiadas sino a aquellas personas que reúnan condiciones de aptitud (edad, títulos y licencia en regla, etc.) cuidadosamente previstas por el legislador. Es asimismo incuestionable que reconocida la voluntad de las partes, como fuente primera e inmediata del contrato de trabajo, ha de reconocerse al empresario la facultad de designar al comandante de la aeronave seleccionando libremente para este cargo entre aquellas personas que reúnan los requisitos establecidos por el legislador en relación al tipo de la aeronave, duración, distancia y características del vuelo (nacional o internacional) y misión que haya de cumplir el comandante).

Respecto a la cuestión sobre si el comandante debe ser necesariamente piloto en activo, nada establece en concreto el Proyecto de Convenio Internacional, aunque la solución afirmativa parece la más oportuna, (véase supra, pág.        )

Considerando que el cargo y las funciones del comandante son ineludibles en el tráfico aéreo, se debe admitir que la presencia de un comandante cualificado sea de interés público, y

se concibe como dice CHAVEAU (68) que aquella designación puede ser exigida por el legislador y en su caso necesariamente impuesta, lo cual no obsta para mantener la libertad del empresario sobre selección en el nombramiento. Así lo establece expresamente el Proyecto de Estatuto Internacional del comandante, en su art. 18 ap. 1) al preceptuar que "toda aeronave que efectúa un vuelo internacional debe llevar a bordo una persona investida de los derechos de comandante", exigencia que consideramos debiera ser también impuesta en todas las legislaciones para los vuelos exclusivamente nacionales, en razón a las consideraciones anteriormente expuestas.

- Período de prueba.

Las empresas antes de contratar al comandante piloto de la aeronave suelen convenir con el interesado un período de prueba (v.gr.: art. 904 CNI y art. 17 de la Reglamentación de Iberia en España). Es un contrato característico del derecho aéreo que según han precisado LEFEVRE y PESCATORE (69) tiene un carácter meramente provisional subordinado a la condición suspensiva del agrado o renuncia del empresario o del desestimiento de una de las partes; se suele concertar a término final cierto dentro de unos topes y máximos, que son fijados por

---

(68) Ob. cit. nº 1010

(69) Ob. cit. pág. 254

via reglamentaria, así como las demás condiciones en que se presta tal trabajo.

Establecida, pues, la facultad de nombramiento en favor del empresario, resta por añadir que sólo éste y con carácter de tal, se encuentra legitimado para deferir tal nombramiento, con exclusión del propietario la aeronave y eventualmente del fletador o poseedor por otro título, a menos que reúnan también aquella condición, ya que como señala DANTE GAETA (70) "el comandante de aeronave es ante todo un auxiliar y representante del empresario, del cual debe gozar constantemente confianza".

---

(70) La facultad del explotador-empresario de designar al comandante de la aeronave es principio comúnmente admitido por la doctrina y el derecho positivo y así lo señala también categóricamente el Proyecto de Estatuto Internacional (art. 12, ap. 2) al preceptuar que "la elección del comandante es atributiva del operador de la aeronave". La ley francesa de 1924 establecía sin embargo en su art. 49 que en caso de arrendamiento de una aeronave para varios viajes sucesivos o por tiempo indeterminado, el Ca. como los demás miembros de la tripulación permanecen bajo la dirección del propietario, aunque admitía no obstante que se pudiera convenir entre las partes en forma diferente.

B) Nombramiento por ley.

El principio general por el que se le reconoce al empresario aéreo el deber y el derecho de proceder al nombramiento del comandante de aeronave, no puede ser obstáculo para que en caso de emergencia la ley, sustituyendo al empresario proceda a un nuevo nombramiento. Así el art. 885 del CNI o el artículo 158 del código francés de 30 de noviembre de 1955, y el art. 1, ap. 3) del Proyecto de Convenio, disponen que en caso de impedimento (muerte, incapacidad física, etc.) del titular pase a ejercer las funciones de comandante, aunque sea con carácter interino y excepcional, otro miembro de la tripulación según el orden jerárquico. Tal supuesto es considerado por la doctrina como un caso de subrogación legal expresión que según DANTE (71) "es eficaz desde el punto de vista descriptivo, pero no es jurídicamente del todo apropiada no sólo porque transfiere el concepto de subrogación a un campo diverso del que le es habitual, sino más aún porque la Ley no confiere al sustituto la verdadera y propia condición de comandante de aeronave, sino que se limita a imponer y legitimar los poderes atribuidos al comandante por parte de otra persona de la tripulación" y por el hecho del impedimento sobrevenido al comandante no cesa de ser tal y por tanto titular de los poderes que la ley le confiere, sino que los mismos son ejercidos interina y provisionalmente por otra

---

(71) Ob. cit. pág. 219.



persona de la tripulación (72).

Por otra parte -añade el autor citado últimamente-, el contrato de trabajo de la persona de la tripulación que ejerce interinamente las atribuciones del comandante, no sufre modificación alguna por el hecho de este ejercicio temporal y nada tendrá que pretender contra el empresario, el componente de la tripulación que cumple un deber que le viene impuesto por la ley en vistas de las exigencias de la seguridad de la navegación.

C) Nombramiento por acto administrativo.

Cuando la aeronave -cuyo comandante se haya incapacitado en vuelo-, aterrizara en lugar donde no se halle el empresario o su representante, compete a la autoridad administrativa (jefe de aeropuerto} o autoridad consular en su caso) proceder al nombramiento a falta de instrucciones del empresario; nos encontramos en tal supuesto con una hipótesis de representación legal ejercida por una autoridad administrativa en nombre e interés del empresario y exigida por la seguridad del tráfico aéreo y de los terceros interesados en la feliz culminación del viaje.

-----

(72) Nos encontramos ante la figura del comandante de aeronave de hecho, según la terminología de CHARLIER (ob. cit. pág. 24) que la contrapone al comandante legal o "régulière".

La doctrina italiana (DANTE, TORRENTE) (73) advierte que en tales circunstancias se da lugar a un nuevo contrato de trabajo que se concierta entre la autoridad administrativa representando al empresario y el nuevo comandante de aeronave, contrato que cuando no se hayan concordado otras condiciones entre las partes y a falta de convenio colectivo o de un sucesivo acuerdo con el empresario habrá de regirse por la costumbre o los principios generales del derecho. Por otra parte, con el recurso a la representación legal DANTE considera que se consigue superar la tesis según la cual, el nuevo nombramiento del comendo se explicaría solo por la propia fuerza y eficacia vinculante de la provisión administrativa, tesis que no puede prosperar porque nos llevaría al absurdo jurídico de un acto administrativo unilateral, del cual nacerían derechos y obligaciones no para la administración pública sino sólo para el empresario y el nuevo comandante.

TORRENTE (74) a su vez, estima que esa misma representación legal que ostenta la autoridad administrativa, excluye la posibilidad de encastrar el nombramiento del nuevo comandante entre la clásica figura de la "negotiorum gestio", ya que aquel nombramiento es válido sin necesidad de demostrar el "uti-

---

(73) DANTE: Ob. cit. pág. 220; TORRENTE: pág. 69. Ob. cit.

(74) Ob. cit. pág. 69.

liger coeptum", que siempre sería exigido para obligar al empresario si se admitiera el supuesto que contemplamos en el mencionado quasi contrato; tampoco es necesaria la ratificación del empresario, ya que se produce una sustitución plena de la voluntad de éste por la autoridad administrativa, no habiendo pues lugar aquel control típico de la "negotiorum gestio" que es siempre manifestación de la autonomía privada.

Debe advertirse, no obstante, que el nombramiento sólo es válido por el tiempo indispensable en que se hace precisa la sustitución de la voluntad del empresario por la intervención de la autoridad administrativa, es decir hasta la feliz cul-minación del viaje o aterrizaje donde aquél o sus representantes puedan ya operar, en cuyo momento éstos adoptarán libremente las medidas que estimen oportunas: confirmar el nombramiento, o resolver a todos los efectos el contrato de emergencia concertado entre la autoridad administrativa y la persona que ostenta la función del comando interinamente.

#### Dispensa del comando.

El Código de la Navegación italiana concede al empresario la facultad de dispensar justificadamente en todo momento y lugar al comandante, lo cual se explica porque el cargo que éste desempeña ha de contar siempre con el agrado de la empresa por ser de confianza. DANTE (75) advierte que tal dispensa es

(75) Ob.cit.pág.218.

un acto distinto de la resolución del contrato por la declaración unilateral del empresario que igualmente puede ocurrir en cualquier tiempo y lugar; por tanto al no implicar la dispensa la resolución del contrato, éste se mantiene a todos los demás efectos, y asimismo hay que tener en cuenta que pese a no haber tal resolución puede haber una violación de lo pactado, si en el contrato se consagró la obligación del empresario de valerse de la prestación de trabajo del empresario únicamente en el papel de comandante.

Otras particularidades.

- Forma de contrato: Es usual que casi todas las legislaciones establezcan la obligación de formalizar por escrito los contratos de trabajo que se refieren al Comandante y tripulación de las aeronaves. Tal exigencia no se impone como es lógico con carácter de requisito "ad substantiam" sino "ad probationem".

- Clases de contrato: Dada la mayor brevedad de los viajes aéreos se explica el porqué se hayan previsto dos tipos de contrato para el personal en vuelo: contrato de trabajo a tiempo determinado y contrato de trabajo a tiempo indeterminado. A diferencia de la navegación marítima, la fórmula de contrato por viaje o por tiempo determinado es excepcional, de tal suerte que según alguna legislación (art. 9o2 del CNI) el contrato del personal de vuelo se reputa a tiempo indeterminado, si la fijación del término no resulta especificada por la especial-

lidad del contrato.

- Retribuciones: La práctica del contrato de trabajo reconoce como norma general la retribución temporal (ordinariamente mediante el abono de un sueldo y gratificaciones mensuales), aunque nada hay en contra para que puedan reconocerse otras fórmulas (suma fija por viaje, participación en los beneficios, etc.).

- Jornada de trabajo: Es norma comúnmente aceptada la limitación en trabajo del comandante de aeronave y demás personal de vuelo por razones de seguridad (cansancio físico, surmenage, etc.) así como por motivos meramente sociales. Ordinariamente tal limitación se establece por vía reglamentaria, regulando el número de horas de vuelo en función de una media mensual, con límites trimestrales, etc. Cuando se exceda la media calculada con la debida autorización, las horas de vuelo por encima del límite normal se consideran extraordinarias y se abonan con tal carácter incrementando con un tanto por ciento la prima horaria.

- Privilegios: La ley francesa de 25 de marzo de 1936 (arts. 20 y 21) establece como tales:

a) Entrega del sueldo en caso de cautividad

b) Inembargabilidad de sus efectos personales o afectados al ejercicio de la profesión y las sumas recibidas para gastos médicos, farmacéuticos o de repatriación.

El Código de la Navegación italiano considera que los créditos derivados del contrato de trabajo son privilegiados sobre las pertenencias de la aeronave, fletes, etc.

- Jubilación y pensiones de seguridad social.- Las delicadas funciones que implica el comando de la aeronave, exige una total capacidad física, en la persona que haya de ejercerlas, de ahí que el momento para la jubilación se suele fijar en las diferentes reglamentaciones en una edad inferior al de otras profesiones (v.gr.: en Francia a los 50 años; artlo. 186 del Código de Aviación Civil y Comercial de 30 de noviembre de 1955).

Los arts. 187 y ss. del mencionado Código francés conceden en determinadas condiciones, a los miembros del ejército del Aire y de la Fuerza naval aérea, que dejen el Ejército y pasen a formar parte como profesionales del personal aeronáutico civil, la posibilidad de computar el tiempo que prestaron en servicio militar, en orden al cálculo de las pensiones que les pueda corresponder en su nueva situación de pilotos civiles.

Para el caso de incapacidades temporales o permanentes, rigen las normas generales, teniendo en cuenta los riesgos inherentes al tráfico aéreo (muerte por accidente, heridas, etc.) o las enfermedades derivadas del trabajo aeronáutico, que pueden ocasionar incapacidad permanente para el vuelo con la consiguiente retirada definitiva del título o solamente temporal (que

implique la retirada de la licencia).

- Extinción y resolución del contrato.- El contrato a tiempo determinado concluye al llegar el momento establecido, con posibilidad de prórroga. En todo caso si termina durante el curso del viaje se prorroga automáticamente hasta que retorne al lugar de partida de la aeronave; esta prórroga que está admitida explícitamente por el Código Navegación Italiana (art. 912) se explica según TORRENTE (76) porque la ida y retorno se consideran como un resultado único, es decir, se valoran unitariamente, pudiendo entonces exigirse las correspondientes prestaciones empresario y comandante.

El contrato puede resolverse por pérdida o destrucción de la aeronave, cuando ésta sea el único medio de la empresa (Art. 945 ONI); por muerte o captura del comandante al transcurrir el año de la certitud (art. 908 ONI) y por serle retirado el título (art. 914, nº 4 ONI).

Por cambio del empresario no se extingue el contrato

---

(76) Ob.cit.pág.113. Además del trabajo de este autor pueden también verse los estudios que la doctrina alemana dedica al derecho laboral aéreo, de entre los cuales consideramos interesantes, las siguientes:

DERSTH (Herman).--Derecho laboral y seguros del personal navegante con referencia especial al tráfico aéreo internacional".Archiv für Luftrecht.Tomo VII,Cuaderno 42,pág.257.

TAUBER (Harnast) "Acciones derivadas del accidente de trabajo. Archiv für...,Tomo II. Cuaderno 12, pág. 94.

RIJTER.--Observaciones sobre el Derecho laboral del personal del tráfico aéreo.Archiv.. Tomo V.Cuaderno I, pág.13.

porque el nuevo empresario sucede al anterior en todos sus derechos y obligaciones salvo la facultad del comandante para resolver el contrato a la llegada de la aeronave al aeropuerto nacional (art. 917 CNI).

- Obligaciones especiales del comandante.- En sus relaciones laborales con la empresa, le son exigidos al comandante un cumplimiento diligente, minucioso e ininterrumpido de las funciones propias de su cargo o que le hayan sido delegadas; su inobservancia en la medida que le es exigible lleva consigo sanciones laborales especiales previstas en los Reglamentos de Régimen interior de las empresas, sin perjuicio de las responsabilidades gubernativas o penales conexas a las laborales dado el marcado carácter público de muchas de aquellas funciones.

#### LEGISLACION ESPAÑOLA

Las normas reguladoras de los contratos sobre el personal de vuelo, vienen recogidas en el capítulo X de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960 y en la Reglamentación Nacional del Trabajo para la Compañía Iberia de 4 de julio de 1957, que ha venido aplicándose también en líneas generales por las demás compañías de explotación aeronáutica. Asimismo deben de tenerse en cuenta las Bases contenidas en la ley de 27 de diciembre de 1947, de mayor amplitud y concreción que la propia Ley de Navegación Aérea y por último algunas otras disposiciones de los Ministerios del Aire y Trabajo.

Principio general: El art. 63 de la Ley de Navegación aérea de 21 de julio de 1960 establece que "los contratos del personal se regirán por las reglamentaciones especiales, convenios colectivos sindicales o, en su defecto, por las normas comunes del Derecho Laboral español".



Particularidades: A la vista de las fuentes citadas y teniendo en cuenta el orden de exposición que seguimos anteriormente, procederemos a señalar someramente los matices o singularidades propios del Derecho aéreo que se registra en aquellas disposiciones.

- Forma del contrato: La Base 16ª de la Ley establecía la obligación de formalizar por escrito los contratos de trabajo que se refirieran al Comandante y tripulación (párrafo p primero), que habrían de extenderse en el número de ejemplares que fueran necesarios tanto para el Ministerio del Aire, como para el de Trabajo (párrafo décimo). Esta base como otras muchas ha dejado de articularse en todos sus extremos y entre ellos los párrafos que comentamos aunque es de esperar que se subsane esta deficiencia en las futuras reglamentaciones.

- Nombramiento del Comandante: Como tuvimos ocasión de señalar repetidas veces el art. 59 de la Ley de Navegación establece que la designación del comandante corre a cargo del empresario; más extensamente el Decreto de 9 de septiembre de 1954, consideraba que todos los destinos del personal del vuelo de las dotaciones en los aviones de cualquier empresa de navegación aérea se consideraban como "puestos de confianza" y que la designación de cualquier miembro del personal citado será de la "exclusiva competencia y responsabilidad" de aquéllas.

- Clases de contrato: La Base 16ª (párrafo segundo) de la ley de 27 de diciembre de 1947 establecía "que a los efectos del contrato de trabajo, el personal volante se clasificará en fijo o temporero, y este último se podrá contratar por viaje o por tiempo determinado"; distinciones en las que se puede encuadrar la tradicional clasificación recogida en legislaciones extranjeras entre contrato a tiempo determinado y contrato a tiempo indeterminado; tampoco se ha articulado esta base en la Ley de Navegación Aérea.

- Retribuciones: La Ley de Bases (Base 16, párrafo 2º) reconocía la libertad en la forma de la retribución; con respecto a la cuantía rigen las normas generales de la legislación laboral común, acomodadas a la profesión aeronáutica por las correspondientes reglamentaciones especiales (véase capítulo IV de la Orden de 4 de julio de 1947 y las modificaciones contenidas en las de 8 de febrero de 1960, 9 de julio de 1960, 11 de marzo de 1961 y 10 de junio de 1961, todas ellas del Ministerio de Trabajo).

- Jornada de Trabajo.- El capítulo V de la Orden de 4 de julio de 1947, regula tanto lo concerniente a la jornada laboral, como a horas extraordinarias y vacaciones. Para el per-

sonal navegante se establece un régimen especial de jornada laboral, a base de computar sus horas mensualmente, que en ningún caso podrán rebasar más de las 160 (art. 48, ap. b); las horas de vuelo que excedan de 550 en cada semestre natural se considerarán extraordinarias y se abonarán incrementando la prima horaria en un 25 por 100 (art. 3º; orden M.T. 8-II-60).

- Privilegios.- El art. 133 de la Ley de Navegación Aérea incluye entre los créditos privilegiados sobre la aeronave o sobre la indemnización que corresponda en caso de seguros a las salarios debidos a la tripulación por el último mes (número segundo).

- Jubilaciones y pensiones de seguridad social.

La Ley de Navegación Aérea en su artículo 64, párrafo tercero establece que "no podrán desempeñar el puesto de piloto de aeronave destinada al servicio público y transporte de pasajeros los que hubieren cumplido la edad que reglamentariamente se determine". No existe hasta el momento ninguna norma reglamentaria que fije la edad para esta jubilación o retiro del pilotaje; no obstante la Ley de Bases (Base 16, párrafo 8º) establecía que "cuando el personal contratado para el vuelo deje de tener las indispensables condiciones físicas, psíquicas o técnicas para el mismo y así se acordare, previo informe facultativo a propuesta de la Empresa, por el órgano rector de Aviación Civil, podrá cesar en el servicio de que se trate con los derechos o beneficios que determinen la reglamentación laboral correspondiente, otorgándosele preferencia para ocupar otros cargos a tenor de su capacidad en la misma Empresa. Caso de imposibilidad de empleo se establecerá la indemnización que corresponda". Habrá que esperar por tanto a la repetidamente anunciada reglamentación laboral para concretar la edad de la jubilación profesional del piloto comandante de aeronave.

Las normas referentes a enfermedades, previsión, seguridad e higiene en el trabajo, vienen recogidas en los capítulos VI, IX y X respectivamente de la Orden de 4 de julio de 1947, que aunque -como hemos repetidamente advertido- reglamenta al trabajo en la Compañía Iberia, se puede considerar como normas común a las demás explotaciones aeronáuticas.

Con respecto a accidentes el art. 63 de la Ley de Navegación Aérea (párrafo segundo) establece que en caso de accidentes de trabajo se estará a lo dispuesto en la legislación sobre la materia (accidentes de trabajo en la industria).

- Sanciones.- El capítulo correspondiente a las faltas y sanciones (sin perjuicio de la responsabilidad gubernativa y

penal) está también especificado en la Reglamentación de Trabajo de Iberia (Capítulo VIII, arts. 7o a 81).

- Jurisdicción especial del Aire sobre cuestiones litigiosas entre Empresas y Comandante en materia laboral

El Decreto de 17 de enero de 1963 por el que se da nueva redacción al Texto refundido de Procedimiento Laboral especifica en su art. 58 que "cuando el trabajador no se conforme con la resolución de su compañía en materia de ejecución o resolución de su Contrato de Trabajo podrá recurrir ante la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio del Aire, en un plazo de cinco días, a partir de su notificación escrita. La dirección, en otro plazo idéntico resolverá la cuestión definitivamente o se inhibirá de su conocimiento ante la correspondiente Magistratura de Trabajo, si entiende que la cuestión planteada no afecta a la rigurosa disciplina de vuelo, a la seguridad del tráfico aéreo o a los supremos intereses de la defensa nacional. La resolución se comunicará al productor y a la Compañía interesados en el conflicto, y contra ella cabe ejercitar recurso de apelación ante el Ministerio del Aire. La Magistratura del Trabajo tendrá competencia para conocer de estos litigios solamente después de haberse inhibido a su favor la Dirección General de Aviación Civil".

La Ley de Bases (Base 18ª) añadía que cuando en el expediente no concurrieran los requisitos señalados para asumir la competencia la jurisdicción del Aire no correrían los plazos de caducidad o prescripción de acciones establecidos en las leyes de trabajo durante el tiempo que hubiere quedado retenida la contienda.

- extinción y resolución del contrato del trabajo.-No existen normas especiales que regulen este supuesto, por lo que habrá que estar a las normas comunes del derecho laboral. Sin embargo entendemos que el ser considerados todos los cargos de la tripulación en vuelo como un puesto de confianza, y en especial el de comandante de la aeronave, (art. 1º del Decreto de 9 de septiembre de 1954) tácitamente se le reconoce a ésta la facultad de despedir o cambiarle de funciones, previo el preaviso y con la correspondiente indemnización en su caso, conforme se reconoce en algunas legislaciones extranjeras según vimos.

La ley de Bases (Base 16, párrafo noveno) disponía, que para el caso de que la aeronave cambiara de explotador en análogos empresa, el nuevo explotador quedaría subrogado en todos los contratos de la tripulación, tal precepto no ha sido recogido en la vigente Ley de Navegación Aérea, por lo que habrá que estar también a lo dispuesto en las normas comunes del derecho laboral.

S E C C I O N   S E G U N D A

EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO AUXILIAR DEL EXPLOTADOR

NO EMPRESARIO

Dejamos expuesta (vida, supra pág. 53) la distinción que existe entre la explotación aérea empresarial y la explotación aérea no empresarial. Comprendemos dentro de este último supuesto la explotación de aeronaves con fines de recreo o no especulativos, e incluso la explotación singular de una aeronave, por un particular con fines eventualmente lucrativos (v.gr.: empleándolo en el transporte de sus bienes: muebles, efectos o útiles de cualquier especie, o en los desplazamientos del propio explotador, exigidos por la índole de su trabajo profesional: médicos, abogados, agentes comerciales de representación, etc. que desarrollen un trabajo liberal o independiente directa y personalmente), en razón a la simplificación de tiempo y otras ventajas evaluables económicamente, que supone el uso de la aeronave como medio de transporte.

En tales supuestos, es claro, que la condición jurídica del comandante de la aeronave respecto al que la explota con aquellos fines, no puede equipararse completamente al comandante que presta sus servicios en una explotación aérea empresarial. Ni el régimen jurídico-laboral será el mismo, ni el cuadro de obligaciones y derechos será tan extenso y complejo en el primero como en el segundo de los casos ya estudiados.

Pero con todo, las excepciones apuntadas y algunas otras que pudiéramos advertir no pueden servirnos para afirmar que la distinta situación jurídica que ofrece el comandante de aeronave como auxiliar de una explotación no empresarial, de lugar a un régimen jurídico notoriamente distinto. Todos aquellos supuestos que contribuyen a especificar y singularizar el hecho de la navegación aérea: riesgo, rapidez, lejanía, etc.; se dan igualmente en esta situación. De ahí que el estatuto jurídico del comandante así considerado se rija en su mayor parte por idénticas o similares normas que regulan la situación del que presta sus servicios en una empresa aérea. Así v.g.: entendemos que deben aplicársele las mismas normas relativas a:

- requisitos para la obtención de títulos, licencias y calificaciones

- disposiciones relativas a la policía, disciplina y seguridad del tráfico aéreo, asistencia y salvamento, etc.

- facultades legales de representación para la seguridad de la aeronave e interés del cargamento.

- responsabilidad penal, gubernativa y civil con los principios que informan y caracterizan en la navegación aérea (responsabilidad objetiva, limitación y subsidiariedad) este última.

- en definitiva y como regla general: todas las normas típicamente aéreas, que hemos señalado hasta el momento como aplicables al comandante de aeronave al servicio de explotaciones aéreas no empresariales, manteniéndose por consiguiente la dife-

rencia de régimen jurídico, con respecto a las normas no específicamente aeronáuticas (laborales, mercantiles y comunes) sin perjuicio de la posible uniformidad que con respecto a estas últimas también pudiera darse.

### LEGISLACION ESPAÑOLA.

El artículo 150 de la Ley de Navegación Aérea establece que "las aeronaves dedicadas a trabajos técnicos o científicos y las de turismo y las deportivas, quedarán sujetas a las disposiciones de esta ley, en cuanto les sean aplicables"; incluye también en esta regla a las aeronaves de transporte privado de Empresas, inclusión que nos parece acertada, -en correspondencia al criterio que antes hemos sentado-, salvo la adición de los términos "de Empresas" por considerarlas innecesarias y susceptibles de dar lugar a confusiones.

El precepto transcrito aplica como se ve a aquellas aeronaves, el mismo régimen jurídico-aéreo que para las aeronaves comerciales contiene la Ley reguladora de la navegación aérea en España, en cuanto les sean aplicables, es decir siempre que alguna de sus disposiciones no se refiera estrictamente a las empresas aéreas, o se demuestre su inaplicabilidad por otro medio.

Expresamente el propio artículo 150 preceptúa que tales aeronaves:

- no podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de personas o de cosas, con o sin remuneración.

- podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil.

Y el artículo 151 establece que la utilización de las aeronaves a los fines del artículo anterior, excepto el de turismo o deportivo, requerirá autorización previa del Ministerio del Aire, a cuya inspección estarán sometidas, en los términos que figuren en la propia autorización o en disposiciones especiales.

Tales preceptos que como vemos se refieren directamente al régimen jurídico de las aeronaves explotadas en forma no empresarial, habrán de tenerse en cuenta conjuntamente con las

normas reguladoras del tráfico aéreo privado de 26 de abril de 1946; aunque la rúbrica de este decreto parece debe afectar a toda la navegación aérea privada, se refiere al transporte de pasaje o efectos de la propia empresa, que nosotros consideramos extensible a cualquier otro tipo de explotación aérea, no empresarial en base a los principios que nos sirvieron para establecer la distinción entre explotación aérea empresarial y no empresarial. (Véase, supra, pág. 57).

SECCION TERCERA

EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO ENCARGADO DE LA DIRECCION AERONAUTICA.

Hemos analizado en las secciones anteriores la situación jurídica del comandante de aeronave como auxiliar del explotador, es decir, fundamentalmente desde el punto de vista del derecho mercantil o del derecho laboral; en principio según hemos visto las relaciones jurídicas que nacen en virtud de la incorporación del comandante a la empresa, se rigen con arreglo a lo pactado entre las partes, convenios colectivos, reglamentaciones generales de la empresa o en último caso por normas administrativas que protegen tanto los derechos del personal al servicio de la empresa como salvaguardan los legítimos intereses de ésta. En algunos supuestos, no obstante, dado el especial cometido del comandante la ley interviene también ineludiblemente, v. gr. al establecer las condiciones técnico-profesionales que se han de exigir para la asunción y el ejercicio de la función del comando o atribuyendo -conforme vimos en algunos ordenamientos legales- determinadas facultades fuera de la voluntad del empresario, tanto en interés del cargamento y expedición como de los terceros que concertaron determinados negocios jurídicos con el comandante.

Un punto de vista diverso es el que nos ofrece el comandante como encargado de la dirección aeronáutica. Nos encon-



tramos aquí con una situación jurídica distinta porque se le exigen al comandante el cumplimiento de unas funciones que le son otorgadas con carácter permanente e irrenunciable, para la tutela de un interés público como es el de la seguridad de la navegación y al mismo tiempo para tutela de los intereses privados conexos al buen resultado de la navegación. Si al estudiarlo como auxiliar del explotador, señalásemos el contrato como fuente inmediata de sus mutuas relaciones jurídicas aquí es la ley la que al margen de la voluntad de las partes, confiere al comandante unos poderes y le exige el cumplimiento de unos deberes, que hacen de esta figura jurídica el centro de un complejo normativo que solo tiene parangón y precedentes con la figura del capitán de la nave. Y ese conjunto de poderes y deberes, así como el referido complejo de normas en que vienen recogidos y regulados hacen muy difícil establecer una clasificación idónea que consiga comprenderlos con un criterio sistemático uniforme y preciso.

A la vista de las distintas y muy variadas clasificaciones que hemos podido encontrar en la doctrina, hemos hilvanado la muestra en función de la mayor o menor relevancia del interés público o privado al que sirven aquellas funciones, así como a la consiguiente responsabilidad o irresponsabilidad del empresario respecto al desempeño de las mismas, tarea que nos será utilísima cuando hayamos de estudiar en su sección correspondiente la materia referente a la responsabilidad del comandante.

Con arreglo al criterio señalado escindimos nuestro análisis del estatuto del comandante como encargado de la dirección aeronáutica en dos apartados fundamentales: como conductor de la aeronave (al servicio de intereses públicos y privados) y como jefe de la expedición aeronáutica (al servicio del interés público fundamentalmente).

A) EL COMANDANTE COMO CONDUCTOR DE LA AERONAVE.

Considerado el comandante desde el punto de vista de la conducción de la aeronave, estudiamos su figura como el portador de un conjunto de poderes y deberes que son puestos por la ley para tutela de un interés público y privado al mismo tiempo, tales como los que se refieren a las medidas que debe adoptar para la seguridad del vuelo (interés público) y en conexión y simultáneamente para la salvación del cargamento y de la propia aeronave (interés privado de la empresa).

Por razón de sistema y claridad expositiva analizamos por separado las mencionadas facultades y obligaciones.

1. Facultades de dirección aeronáutica.

Al asumir como la persona más calificada todas las funciones referentes a la conducción aeronáutica, el comandante está facultado para dirigir con exclusión de los miembros de la tripulación, las maniobras del vuelo y la navegación, facultades que como ya indicábamos (vide supra pág. ) no suponen que la dirección aeronáutica deba ser necesariamente ejercitada sin so-

lución de continuidad por el comandante, es decir, con el manejo directo y en todo momento de los mandos del aparato desde el despegue hasta el aterrizaje, puesto que el pilotaje material de la aeronave puede ser confiado en ruta a otro miembro de la tripulación técnicamente habilitado, sino que la dirección aeronáutica como tal es única, es decir no puede ser condividida con otras personas, ni ser abandonado, sin necesidad; a este respecto señalábamos también que el Código de la Navegación italiano distingue en el art. 887 entre dirección de la maniobra y dirección de la navegación, que a juicio de DANTE (77) debe entenderse en el sentido que la primera se refiere únicamente a las operaciones de despegue y aterrizaje y la segunda comprende en sentido amplio toda la navegación y por tanto todas las operaciones a realizar por el comandante desde el inicio del viaje aéreo hasta su culminación.

La IFALPA señala que "el mando de la aeronave debiera confiarse al piloto y que todos los instrumentos de control considerados como necesarios para el control seguro y la dirección de la aeronave estén instaladas en la cabina de cada tipo de aeronave de modo que el piloto pudiera utilizarlos inmediatamente.

GARNAULT (78) considera esta resolución "como resul-

---

(77) Ob.cit. pág. 221.

(78) Ob.cit. pág. 326.

tado de cierta aprensión, ya que, como consecuencia de la complejidad siempre creciente de las nuevas aeronaves existe una tendencia a eliminar ciertos instrumentos del control directo del piloto y a ponerlos bajo el control del mecánico navegante". De todas formas -estimamos nosotros- deberá ser exigido en todo caso el control indirecto del comandante sea cual fuere el lugar donde se ubiquen los instrumentos, en razón al supremo mando y consiguiente responsabilidad que le son aplicables.

Débase hacer notar no obstante que la tarea de los pilotos en la conducción de la aeronave se reduce cada día más en proporción inversa a los constantes avances en la teledirección y el pilotaje automático; la iniciativa del piloto se limita y su intervención va reduciéndose paulatinamente, en razón a que en múltiples ocasiones, son los propios aparatos de a bordo -bien siguiendo las indicaciones del control de tierra o bien por el propio servicio de dirección automática que prestan- los que de hecho marcan o realizan la conducción de la aeronave. De ahí que como señala LE GOFF (79) el comandante debe observar como regla general el principio de la primacía de los instrumentos, en virtud del cual la conducción de la aeronave debe acomodarse a las señales de posición o cualquier otra marcación que le ofrezcan los instrumentos, sin perjuicio de que

-----

(79) MARCEL LE GOFF: /"Manuel de Droit Aerien. Paris 1961, pág. 258.

en casos de emergencia recobre su plena capacidad de iniciativa, como máximo responsable en última instancia de la dirección aeronáutica, materia que será detenidamente analizada en la sección que dedicaremos al estudio de la responsabilidad (8o).

## 2. Deberes de la dirección aeronáutica.

Correlativos a las facultades que asisten al comandante como conductor de la aeronave le son impuestos un conjunto de obligaciones para tutela de un interés público como es el de la seguridad de la navegación y al mismo tiempo para tutela de los intereses privados conexos al buen resultado del viaje aéreo. Confluyen, pues, el interés público y el privado; por razón de este último, el explotador está obligado a asegurar el éxito de la expedición aérea en favor de todos aquellos con los cuales se encuentra comprometido contractualmente, de ahí que -como veremos en su momento- asuma también responsabilidad por las acciones y omisiones que sean imputables al comandante de aeronave como auxiliar suyo para el cumplimiento de aquellos contratos (transporte, propaganda aérea, fumigación, fotografía, etc.)

-----

(8o) Infra pág. 178. Sobre el estado actual y posibles realizaciones futuras del pilotaje automático, así como los problemas que desde el punto de vista técnico presenta el control del tráfico aéreo, véanse los estudios especiales que a esta materia dedica la Revista INTERAVIA (editada por Interavia S.A., Ginebra) en los números 12 de 1962 ("Sobre el control automático del vuelo") y 4 de 1963 ("Sobre el control futuro del tráfico Aéreo").

Siguiendo la clasificación tradicional en derecho marítimo, los especialistas del derecho aéreo suelen agrupar los deberes impuestos por la Ley al comandante de aeronave como conductor de la misma en tres momentos que con arreglo a la doctrina y el derecho comparado exponemos seguidamente:

a) Deberes del Ca antes de la salida de la aeronave

- Cerciorarse de las condiciones técnicas de navegabilidad de la aeronave, para lo cual realizará la oportuna inspección del aparato, comprobando el perfecto funcionamiento y regularidad de los instrumentos de a bordo, así como de sus piezas vitales.

- Inspección del pasaje, excluyendo del viaje las personas que pueden ser causa de grave perjuicio para la seguridad del vuelo o indemnidad de los demás pasajeros.

- comprobación de la carga, eliminando la que no esté reglamentariamente admitida con arreglo al tipo de avión.

- provisión de combustibles teniendo en cuenta el margen de seguridad que debe ser calculado en proporción a la duración del viaje, las posibles anomalías del vuelo y la frecuencia de las escalas.

- la obtención de todos los datos concernientes al plan de vuelo (situación meteorológica, canales de navegación, zonas prohibidas, etc.) que le facultan bajo su propia responsabilidad a emprender el vuelo, suspenderlo o anularlo, bajo reserva de no infringir en su caso las órdenes que previamente le hayan cursado las autoridades aeronáuticas competentes.

- cumplir con los deberes impuestos por las normas fiscales, sanitarias y de aduanas.

- permitir la visita de control por parte del director de aeropuerto.

- llevar a bordo la documentación reglamentaria.

b) Deberes del Ca durante el viaje.

- Reflejar en los libros de a bordo todas las incidencias del vuelo.

- custodiar hasta el lugar del primer aterrizaje y allí consignarlo al director del aeropuerto o a la autoridad consular los objetos pertenecientes a las personas muertas o desaparecidas durante el viaje.

- mantener en todo momento el control de todos los servicios de a bordo, coordinando las funciones encomendadas a cada uno de ellos, en orden a hacer lo más perfectas posibles todas las maniobras referentes al vuelo.

- en todo caso de anormalidad en el vuelo debe adoptar por sí o cumpliendo las instrucciones que al respecto se le dicten todas las medidas que fueren oportunas en orden a disminuir en lo posible los daños ocasionados o que se puedan ocasionar (v. gr.: desembarcando pasajeros o destruyendo cosas cuyo transporte devenga peligroso en el curso del viaje para la aeronave, paseje o cargamento), aterrizando en aerodromos de emergencia, realizar operaciones urgentes, etc.

- evitar que sean arrojados desde la aeronave en vuelo objetos o materias, que no sean el lastre reglamentario salvo caso de necesidad.

- agotar antes de proceder al abandono todos los medios que le sugiera el arte náutico para salvar a la aeronave en peligro y en caso de decidir el abandono tomar todas las medidas pertinentes para salvar los documentos de a bordo y los objetos de valor confiados a su custodia.

c) Después del vuelo.

- Dar cuenta inmediata al jefe del aeropuerto de todas las incidencias del vuelo que no hubiesen sido reflejadas en la documentación de a bordo.

- solicitar de dicha autoridad aeronáutica la verificación de los hechos expuestos en el parte de llegada, con la consecuencia de no poder iniciar antes de esa verificación la salida de los pasajeros o la descarga de las mercancías salvo caso de urgencia (v.gr. gravísimo estado de un enfermo que necesita inmediata hospitalización).

- cumplir con las obligaciones que vienen señaladas en los Reglamentos de Sanidad, Aduanas, Fiscales, etc.

B) EL COMANDANTE COMO JEFE DE LA EXPEDICION.

Deberes

Las facultades y deberes que acabamos de exponer se atribuirían al comandante para satisfacción de un interés público y privado al mismo tiempo, de ahí que señaláramos que la responsabilidad por el desempeño de tales funciones alcanzaba también al explotador. Pues bien: dentro todavía del estudio del comandante como encargado de la dirección aeronáutica, nos resta por analizar los deberes que como jefe de la expedición aérea, le vienen impuestos en interés exclusivo de la navegación; dada la naturaleza de estos deberes no tienen correlación con las facultades que también en cuanto jefe de la expedición le asisten y que después abordaremos en la sección correspondiente al comandante considerado como delegado de la Autoridad del Estado, porque estas facultades se le conceden no para garantizar directamente la seguridad del tráfico aéreo, sino para cumplir fines que por estar ordinariamente encomendados a los poderes del Estado, sólo por aquella vía delegada y con carácter excepcional se confieren al comandante, aunque indirectamente, contribuyen a garantizar la seguridad de la navegación.

Los deberes que nos ocupan vienen impuestos, bien por la disciplina de vuelo o por la vigilancia y policía de la circulación aérea y son los siguientes:



1. Impuestos por la disciplina de vuelo.

- comprende todas aquellas obligaciones que pesan sobre el comandante de respetar y cumplir las órdenes o instrucciones de la autoridad gubernativa o centros de control del tráfico aéreo o cargo de los servicios de tierra, relativas a canales de navegación, altura de vuelo, variación de ruta, maniobras etc.; en razón a las variables circunstancias que condicionan tales órdenes o instrucciones, las normas que regulan la disciplina de vuelo y consiguientemente los deberes que pesan sobre el comandante no son objeto de una regulación estable y rígida. (81).

2. Impuestos por la vigilancia y policía de la circulación aérea.

- prohibición de volar por las zonas prohibidas al tráfico aéreo por razones de defensa nacional.

- someterse antes de la partida o después del arribo al correspondiente visado del jefe del aeropuerto, declarando en todo caso el lugar de procedencia o destino.

- facilitar al jefe del aeropuerto toda la información que le sea pedida sobre el viaje cumplido.

- avisar a la competente autoridad, el aterrizaje fuera del aeropuerto.

---

(81) Sobre esta materia véase también, infra pág. 178.

OTRAS OBLIGACIONES NO CATALOGADAS.- Asistencia y salvamento.

Es claro que con los supuestos que hemos recogido en las clasificaciones precedentes no hemos agotado todo el variadísimo y complejo repertorio de derechos y obligaciones que recaen sobre el comandante de aeronave como encargado de la dirección aeronáutica. Por ser esta materia objeto ordinariamente de una regulación administrativa, está sujeto a la mutabilidad y contingencia de este tipo de normas, y por otra parte subordinada a criterios políticos, militares, etc. de los distintos países. (82).

Una de estas obligaciones no catalogadas, pero que interesa destacar, es la que impone el deber de asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar y que obliga a los países signatarios del Convenio de Bruselas de 1938, previsto igualmente en el anexo 12 a la Convención de Chicago.

El art. 2, ap. 1) del Convenio de Bruselas determina que "toda persona que ejerza las funciones de comandante a bordo de una aeronave, está obligada a prestar asistencia a cual-

---

(82) V. gr.: En el Código de la Navegación italiano (art. 813 y 1181) se le impone expresamente al comandante la obligación de no consentir el desembarco en país extranjero sin autorización de la competente autoridad, (a menos que sean recogidos en otra aeronave nacional directamente hacia la república) de los componentes de la tripulación sujetos a las obligaciones de reclutamiento o reclamados por el ejército.

quier persona que se encuentre en el mar en peligro de perecer, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para la aeronave, su tripulación, pasajeros u otras personas.

El Anexo 12 de la Convención de Chicago recoge una disposición similar, si bien distingue según el piloto sea testigo del accidente o tenga meramente conocimiento de él a través de haber interceptado la llamada o el mensaje de peligro, facultándole en último caso a dirigirse al lugar del siniestro sólo si él lo juzga necesario; por otra parte, sin embargo, extiende la obligación de la asistencia y salvamento tanto para accidentes ocurridos en mar como en tierra.

S E C C I O N C U A R T A

EL COMANDANTE DE AERONAVE COMO DELEGADO DE LA AUTORIDAD DEL ESTADO.

Después de estudiar la condición jurídica del comandante de aeronave, como auxiliar del empresario, es decir, los derechos y obligaciones que le asisten en cuanto vinculado convencionalmente a una explotación aérea, expusimos las atribuciones y deberes que la ley le impone tanto en su calidad de representante necesario del explotador, como en su condición de encargado de la dirección aeronáutica; en una gran parte de esas situaciones jurídicas vemos cómo el comandante se le exigía el cumplimiento de obligaciones que satisfacen el interés privado, junto con otros deberes impuestos por la ley en interés público, representado especialmente por la seguridad del tráfico aéreo.

Ahora nos corresponde entrar en el estudio de otro singular aspecto que ofrece la poliédrica figura del comandante de aeronave, cual es el que ostenta como titular de unas funciones que le otorga el legislador para la tutela o el cumplimiento de fines exclusivamente de interés público. Nos estamos refiriendo a la peculiar situación jurídica en que se encuentra el comandante en cuanto titular de atribuciones de carácter público como sujeto preeminente de la comunidad viajante; son funciones ordinariamente solamente ejercidas por el Estado a través de

sus órganos , pero que en determinadas circunstancias como la que ahora nos ocupa, pueden ser delegadas en favor del personal no funcionario. Dada la naturaleza eminentemente públicas de estas funciones desbordan no sólo la esfera contractual y la representación legal de determinados intereses de la navegación aérea, sino que trascienden cualquier otro tipo de atribuciones que le confiera la ley como encargado de la dirección aeronáutica; así, ni las relaciones jurídicas que surgen a resultas del contrato de empresa, ni las que serivan del contrato de pasaje, pese a dar lugar como advierte DOMINEDO (83) al nacimiento de determinadas obligaciones y derechos hacia diversos sujetos, podrá explicar el poder de supremacía, por ejemplo, sobre la comunidad viajante (84).

Todas estas funciones se justifican y explican en la necesidad en que se ve el Estado de evitar el que la comunidad viajante a bordo de la aeronave, se encuentre privada de la asistencia pública que debe prestar siempre a sus súbditos. El

---

(83) Ob.cit.; pág. 41.

(84) En la doctrina italiana DOMINEDO (ob. cit. pág. 41) y DANTE (ob. cit. pág. 245) siguiendo a ZANOVINI ("Tratado di DIRITTO AMMINISTRATIVO. Milán 1920; pág. 180) presentan estas atribuciones como ejemplo del ejercicio privado de funciones públicas, en cuanto que el comandante actuando como tal -no como auxiliar del empresario- ostenta unas poderes solo en principio atribuidos al Estado.

hecho de que la aeronave desarrolle normalmente su cometido fuera del alcance de soberanía o de sus representantes diplomáticos, obliga al Estado a confiar aquellas funciones públicas a la persona más caracterizada para desempeñarlas entre todos los que integran la comunidad viajante, es decir, el comandante de la aeronave.

#### DOBLE FACETA DEL COMANDANTE COMO DELEGADO DE LA AUTORIDAD ESTATAL

La situación jurídica del comandante como delegado de la Autoridad del Estado ofrece una doble faceta según se le considere como titular de unos medios coercitivos y facultades disciplinares en calidad de conductor de la aeronave, responsable de la seguridad de la navegación y orden en la comunidad viajera (poderes de mando, disciplinar, policía, etc.) o bien como depositario de unas funciones (feudatarias, registro civil, etc.) que los funcionarios ordinarios del Estado no pueden ejercerlas por estar sustraídos a su control los hechos que las motivan.

Así pues, al igual que hicimos antes de exponer la situación jurídica del Comandante de aeronave como encargado de la dirección aeronáutica, distinguimos en la situación jurídica que ahora analizamos los dos siguientes casos, que son correlativos a la doble faceta antes indicada.

1.-Como conductor de la aeronave: poderes sobre la comunidad viajante en orden a garantizar la seguridad del vuelo.-

Para la seguridad del vuelo y buen orden en la navegación han sido otorgados al comandante por la mayoría de las legislaciones y los convenios internacionales, un conjunto de poderes que la doctrina -siguiendo una distinción ya consagrada en el derecho marítimo al contemplar análogos poderes del capitán de buque- agrupa en los tres siguientes supuestos que nosotros desarrollaremos teniendo en cuenta el art. 2 del Proyecto de Convenio sobre la condición jurídica del comandante, el Convenio Internacional de Tokio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo, y otras preceptos del derecho comparado (especialmente art.8 al 13 de la Ordenanza suiza de 22 de enero de 1960 y art. 3 de la ordenanza alemana de 10 de agosto de 1963). (85).

El comandante, como afirma CHAVEAU (86), se convierte en aquellas circunstancias, en un agente más de la

-----  
(85) El art. mencionado dice textualmente:

«Durante los períodos especificados en el art. 5 (véase infra, pág.     ), el comandante de la aeronave:

a) ejerce el mando sobre la aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga;

b) tiene el derecho y el deber de controlar y de dirigir a la tripulación y a los pasajeros en la medida necesaria para permitir el orden y la seguridad;

c) tiene el derecho, por justos motivos, de desembarcar cualquier miembro de la tripulación o pasajero

cadena general del servicio, de seguridad del Estado, participando como delegado de estas de funciones que sólo detentan ordinariamente sus funcionarios.

a) poder de mando .- Integran el "poder de mando" a bordo de la aeronave todas aquellas facultades del comandante que se extiende a los actos necesarios para mantener el orden y la disciplina a bordo tanto sobre la tripulación como los pasajeros y que sirven de complemento a las demás facultades que le asisten como máximo responsable de la dirección aeronáutica.

Se incluyen dentro de aquellas atribuciones las de impartir órdenes a los componentes de la tripulación en el ejercicio de sus funciones técnicas para la buena marcha de la navegación (87); sobre los pasajeros las facultades de mando tienen por objeto mantener el orden y la seguridad del vuelo, obligándoles a respetar las propias instrucciones y las del resto de la tripulación, no permitiéndoles por ejemplo la entrada en la cabina de mando y evitando las molestias a los restantes pasajeros.

-----  
en una escala intermedia;

d) tiene un poder disciplinario sobre los miembros de la tripulación dentro de los límites de sus funciones, y en caso de necesidad, de la que él solo es juez, puede encargar temporalmente a cualquier miembro de la tripulación para que efectúe un servicio que no sea - aquel para el que se le ha empleado.

(86) Obra cit. nº 1018

(87) En caso de necesidad puede el comandante según prevén algunas disposiciones (art. 11 de la Ley francesa de 4 de abril de 1933) y art. 2 del Proyecto de Convenio según acabamos de ver, disponer circunstancialmente duran



b) Poder disciplinar.-- En este poder se integran las facultades de corrección disciplinaria, que asisten al comandante contra ~~de~~ los miembros de la tripulación que en el ejercicio de sus funciones técnicas infrinjan las órdenes dadas por aquél, y eventualmente respecto a determinadas faltas leves (querellas y disputas, insultos, etc.) cometidas tanto por la tripulación como el pasaje, si bien respecto a este último algunas legislaciones no conceden tales facultades al comandante, a diferencia de lo que ocurre con el capital de buque, en favor del cual todas las legislaciones están concordes en atribuirles estas atribuciones.

Son facultades como se ve correlativas al poder de mando y se aplican siempre que revistan escasa gravedad, pues en otro caso se reserva la punición de las mismas a los órganos judiciales ordinarios, previo el esclarecimiento de los hechos mediante el oportuno procedimiento que será encabezado por las primeras diligencias ordenadas instruir por el comandante.

c) Poder de policía.-- Consiste en aquel conjunto de atribuciones que tiene el comandante para garantizar la seguridad no solo de la comunidad viajante, sino también - del cargamento e incluso de los terceros en superficie. Así

-----  
te el vuelo que un miembro de la tripulación preste un servicio técnico distinto al que tiene encomendado.

como el poder disciplinar mira por su naturaleza a la represión, el poder de policía mira más bien a prevenir cualquier hecho que pudiera afectar en general a la seguridad del vuelo. Se encuadran dentro de esta facultad numerosas atribuciones que han de ser ejercidas en cada caso, según el libre y fundado criterio del comandante y que dada su amplitud y e complejidad sólo citamos a título de ejemplo tales como la de prohibir el embarque de personas o efectos peligrosos pa ra la seguridad del vuelo, o por razones sanitarias, de adua nas o fiscales, etc.; asimismo debe tenerse en cuenta, que algunas de estas funciones entran en el cuadro de faculta des que se confieren al comandante respecto a determinadas infracciones cometidas por las personas a bordo, que después analizaremos con más detenimiento.

¿Cuándo comienzan y cuándo terminan estas atribu ciones?

El artículo 52 del Proyecto de Convenio Interna cional establece que el comienzo y el fin del período duran te el cual el comandante ejerce poderes disciplinarios so bre la tripulación pueden ser fijados por el operador. En to do caso, este poder se le confirmará tan pronto como embar que la tripulación. Cesa lo más pronto posible en las esca las incluso la de llegadas cuando se hayan cumplido con las formalidades de llegada y cuando el comandante sea reempla zado en su mando.

Los poderes del comandante sobre la aeronave, los pasajeros y la carga se ejercen desde el momento en que se le entrega la aeronave, con los pasajeros y la carga, al comienzo del viaje. Tales poderes terminarán al acabar el viaje, cuando la aeronave, los pasajeros y la carga, hayan sido respectivamente entregados al representante del operador o a cualquier otra persona autorizada a tal fin.

Generalmente una disposición similar ha sido formulada en el derecho comparado (véanse arts. 10, 12 y 13 de la Ley suiza de 21-1-1960) y desde ese mismo punto de vista genérico el contenido del precepto parece aceptable. Creemos no obstante, que la facultad concedida al operador (explotador según nuestra terminología) por el primer párrafo para fijar el comienzo y fin del desempeño de los poderes disciplinarios, debiera más bien ser fijada en las correspondientes reglamentaciones administrativas, por tratarse de unas funciones que se conceden al comandante no como auxiliar del explotador sino como delegado de la autoridad del Estado según hemos visto.

Por otra parte y con relación al párrafo segundo la IFALPA (88) sugiere que se hagan algunas aclaraciones en

-----  
(88) est. cit. de GARNAULT, pág. 325.

Con respecto al poder de policía WERNER (obr. y 1 lug. cit.) ya vimos (supra, pág. 23) cómo limitaba su ejercicio al vuelo, y excepcionalmente en caso de aterrizaje cuando se inhibieren las autoridades locales.

lo que concierne al momento en que comiencen los poderes d  
del comandante sobre la aeronave, los pasajeros y cargament  
to, con referencia a la preparación de la aeronave en vuelo.

EXAMEN ESPECIAL DE LAS FACULTADES CONCEDIDAS AL COMANDANTE  
RESPECTO A LAS INFRACCIONES Y CIERTOS ACTOS QUE PUEDAN COM  
METERSE A BORDO DE LA AERONAVE EN VUELO=

Correlativas a las atribuciones generales y expues  
tas que como conductor de la aeronave corresponden al coman  
dante sobre la tripulación pasaje y cargamento, el Convenio  
de Tokio (septiembre, 1963) y algunas legislaciones naciona  
les contienen algunos preceptos que facultan al comandan  
te para aplicar medidas especiales contra las personas que  
a bordo de la aeronave en vuelo infrinjan las leyes penales  
o puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aereo  
nave, las personas y bienes en la misma o el buen orden y  
la disciplina a bordo.

La diferencia específica con respecto a los pode  
res antes analizadas estriba como se deduce de lo dicho,  
en el sujeto sobre el cual dichas medidas recaen (sólo las  
personas) y en las condiciones respecto al lugar (aeronave  
en vuelo y excepcionalmente en caso de aterrizaje forzoso  
hasta tanto intervengan las autoridades locales competent  
testes). Dado que el bien jurídico protegido puede coinci  
dir en el ejercicio de unas y otras facultades (la seguri

dad del vuelo, de las personas, cargamento, el buen orden y la disciplina a bordo) en la práctica pueden muchas veces confundirse, si bien siempre será posible mantener una distinción al menos teórica, en función de las singularidades apuntadas, y en todo caso teniendo en cuenta la naturaleza cuasi penal de estas facultades.

Un examen de estas facultades en la legislación comparada, con observaciones generales sobre las leyes y reglamentos existentes ha sido realizado por el Comité Jurídico de la O.A.C.I. en 1960, recogiendo las contestaciones formuladas por 20 Estados (véase Doc. 8111-Lc/146:pgs.171 y ss.) a la invitación que el propio Comité les hizo el 15 de julio de 1956, con vistas a alcanzar una reglamentación internacional, en estos momentos ya conseguida. Como resumen de estos informes el Comité distingue los tres siguientes tipos de regulaciones nacionales:

1) legislaciones que dedican una reglamentación específica a los delitos a bordo de aeronave.

2) Leyes y reglamentos que definen las facultades generales del comandante en relación con la seguridad de la aeronave y las personas a bordo.

3) Reglas generales de derecho penal que pudieran aplicarse al comandante y a la tripulación de la aeronave.

El ejercicio de estas facultades reconocidas y re

guladas en la legislaciones nacionales no presentaría inconveniente alguno, cuando se realizare en aeronaves que vuelan o se hallan estacionadas en el espacio sometido a una soberanía nacional, pero cuando la aeronave -supuesto normal- sobrevuela un país extranjero, es necesario que aquellas facultades, por el lugar donde actúan y el carácter público que revisten, sean también reconocidos por el Estado sobrevolado. Puesto que en principio la fijación e imposición de estas funciones, corresponde al Estado de origen y su ejercicio requiere "de iure" la Autorización del Estado sobrevolado (-"de facto" este requisito no parece tan atendible dada la imposibilidad de que las autoridades del país subyacente, intervengan a bordo de la aeronave en vuelo-) se hace jurídicamente necesaria una reglamentación internacional, como es la aprobada por la Conferencia Diplomática de Tokio al convenir dentro de las normas internacionales de competencia sobre los delitos a bordo de aeronave (vide infra pág. 174 y ss), las facultades que a este respecto ostenta el comandante, anticipándose con ello a su articulación prevista en el futuro Convenio Internacional sobre la condición jurídica del comandante, si se tiene en cuenta la reacción actual de los arts. 2 y 5 del Proyecto de Convenio.

Dado el indudable interés de los preceptos del Convenio de Tokio (Capítulo III, artículos 5 a 10), seguidamente serán transcritos en forma sistemática, teniendo en cuenta los principios generales que les sirven de base.

-Ambito de aplicación.- Las disposiciones del Capítulo III respecto a las facultades del comandante de aeronave sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves matriculadas en cualquier Estado contratante NO SE APLICARAN "a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o la aeronave vuele posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo" (art.5.1).

Se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo "desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas después del desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, a las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma".

"Las medidas coercitivas impuestas a una persona no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que: (art.7)

a) dicho punto se halle en el territorio de un Estado no contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se han impuesto para permitir su entrega a las autoridades competentes; o

b) la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o

c) dicha persona acepta continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

-Medidas a imponer y supuestos que condiciona sus aplicación.-

No vienen expresamente determinadas. El art. 6 habla de medidas razonables, lo cual deja un amplio margen discrecional al ejercicio de las facultades del comandante, incluso sobre las coercitivas que sean necesarias:

a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo.

c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla

El art. 8 señala no obstante una medida concreta como es el desembarco de cualquier persona, siempre que sea necesario a los fines previstos en los apartados a), b). ~~con~~ ~~dele~~ art. 6, cuando el comandante tenga razones fundadas para creer que ha cometido o está a punto de cometer un delito o falta a bordo.

-Actos que las motivan y valoración (arts. 1 y 6)

Las medidas a adoptar por el comandante derivan de la comisión de las personas a bordo de cualquiera de estos actos:

- a) infracción a las leyes penales
- b) los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

Al comandante compete en todo caso la apreciación ("cuando tenga razones fundadas para creer" dice el art. 6) sobre el carácter, gravedad y grado de comisión de tales actos.

-Facultades de mando sobre la tripulación y requerimiento de ayuda a los pasajeros.-

El comandante (según el art. 6.2) puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho.

-Comunicaciones y entrega a las Autoridades competentes del lugar de aterrizaje, de la persona infractora y de datos relativos a la infracción.-

El art. 8.2 preceptúa que el comandante comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona de acuerdo con lo revenido con el párrafo primero de dicho artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello. Los Estados contratantes en virtud en el art. 12 se comprometen a permitir al comandante el desembarco de tal persona.

Por su parte el art. 9 dispone que el comandante podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado contratante en cuyo Estado aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que di-



cha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave. En virtud del art. 13 todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de aeronave le entregue en tales supuestos, y en su caso procederá a la detención o adoptará las medidas que considere oportunas.

El comandante (art. 9,2), tan pronto como sea factible, y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado contratante con una persona a bordo a la que se propenga entregar, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.

Por último (art. 9,3) el comandante deberá suministrar a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente, las pruebas e informes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión legítima.

-Irresponsabilidad del comandante.-

Conforme al art. 10 el comandante no será responsable por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en el Convenio, en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

B).-- Como jefe de la expedición: atribuciones en calidad de funcionario público.

Tratamos ahora la situación jurídica del comandante de aeronave no en cuanto ejerciendo unos poderes que le vienen conferidos por el Estado para la seguridad y buen orden de la navegación, sino como titular de funciones que satisfacen fines del Estado, al margen de los intereses de la navegación. Si el poder de mando, disciplinario y de policía son también participación de la soberanía del Estado queda dicho no obstante que tales facultades son ejercitadas indirectamente para la seguridad del tráfico aéreo y como tales se encomiendan al comandante de aeronave (ejercicio privado de funciones públicas); ahora contemplamos al comandante como sustituto del funcionario público, es decir de un órgano del Estado que no puede desempeñar su cometido en el lugar donde se realizan los hechos. Hay, pues, una ficción jurídica mediante la cual se supone al comandante la categoría de funcionario público, a los efectos administrativos previstos en cada caso sólo circunstancialmente.

Aunque en principio estas funciones no se ejercitan con la frecuencia y extensión que ofrece la navegación marítima, dada la escasa cantidad de tiempo que duran los viajes aéreos, casos pueden darse (nacimiento y muerte en aeronave en vuelo, en un aterrizaje en lugar desierto o en

región difícilmente axequible, etc.) y no puede dejar de regularse estas situaciones, disponiendo quién debe recoger las pruebas, dar fe de su muerte, etc. Y es entonces cuando el Estado a falta de otra persona más calificada atribuye estas funciones al comandante de aeronave.

De lo dicho se desprende que son varios los cometidos que el CA<sup>comandante</sup> puede desempeñar como funcionario público recogidos ordinariamente en forma muy dispersa en disposiciones de muy diversa naturaleza (administrativas, civiles, específicamente aéreas, etc.) o en un precepto amplio y genérico como es el art. 7 del Proyecto de Convenio que establece: "los nacimientos y muertes ocurridos a bordo de la aeronave serán registrados en la hoja de ruta por el comandante, que entregará extractos de la misma a los interesados. Transmitirá también, tan pronto como sea posible, estos extractos certificados y conforme a la Autoridad competente del Estado donde esté matriculada la aeronave, así como a la del lugar del primer aterrizaje, si así lo exigen las autoridades locales".

A la vista del precepto transcrito y de la legislación comparada, -del resultado de cuyo examen anticipamos aquí, no existe absoluta unanimidad en conceder al comandante la condición de funcionario civil - podemos analizar los siguientes casos que agrupamos en dos supuestos generales según se contemple al comandante con atribuciones con res-

pecto al estado civil o con facultades de orden judicial-procesal.

a) atribuciones como funcionario público del Estado civil.-

En la navegación aérea las funciones que se le atribuyen al comandante por las distintas legislaciones, respecto a la formalización de determinados hechos que puedan ocurrir a bordo de la aeronave, son mucho más limitadas que las que se confían en los mismos casos al capitán del buque. Como observa DANTE (89) "la consideración de la complejidad de facultades técnicas que conciernen al comandante y el hecho de que ellos también puedan ser pilotos del aparato, no consi nten distraerlo de este cometido, para la realización de actos que implican un mero formalismo". Ordinariamente al comandante sólo se le impone el deber de anotar en la documentación de a bordo todas las incidencias que ocurran durante el viaje, con la subsiguiente obligación de poner en conocimiento estos hechos de la autoridad correspondiente (jefe del aeropuerto, o autoridad consular) inmediatamente después de su aterrizaje. Algunas legislaciones, no obstante regulan con cierta amplitud la forma de verificar tales actos (e incluso en algunos supuestos llegan a confiar al comandante facultades análogas a las que asisten al funcionario público correspondiente a quien sustituyen), pero en todo caso tales facultades son siempre más restringidas que las que ostenta el capitán de buque.

Se plantean los siguientes problemas:

¿A qué actos debe aplicarse la competencia del comandante? ¿En qué circunstancias y lugares ha lugar? Por último, ¿qué valor tienen los extractos certificados de los actos anotados en la documentación de a bordo?

La doctrina francesa (BEAUBOIS, FAUENILLE, LE GOFF) entiende que deben ser excluidas de la competencia del comandante todos los actos de orden notarial o de estado civil que se realicen por la voluntad del hombre (V.gr.: matrimonios, testamento) aplicándose por tanto a los que ocurran involuntariamente (v.gr.: nacimiento o defunción), excepcionalmente al matrimonio "in extremis" (90).

Con respecto a a las circunstancias de lugar y tiempo DANTE (91) entiende que la competencia de comandante de aeronave debe extenderse no solo cuando el avión esté en el aire, sino también en todas las situaciones en las cuales sea imposible promover la intervención de un notario o la autoridad consular.

Finalmente la doctrina es concorde en estimar que los extractos certificados del libro de a bordo en que se han anotado no tienen el carácter oficial de un acto público, sino solamente el de un medio de prueba (92).

---

(90) BEAUBOIS: ob.cit. pág. 246.  
(91) Ob.cit. pág. 238.  
(92) BEAUBOIS: ob.cit. pág. 245.

Veamos en la práctica legislativa como se han regulado estos acontecimientos.

-Nacimientos y defunciones.Desapariciones a bordo

La norma general admitida en todas las legislaciones impone al comandante exclusivamente la obligación de registrar tales hechos en la documentación a bordo, dando inmediata cuenta de los mismos tras su arribo al jefe de aeropuerto o autoridad consular correspondiente; en la legislación italiana (art. 835 CNP) se establece también que estas autoridades recojan en un proceso verbal las declaraciones del comandante y testigos, relativas a las circunstancias como se produjeron los hechos, remitiendo posteriormente una copia de este proceso a las autoridades competentes (fiscal de la república si se trata de desaparecidos).

-matrimonios:

La legislación italiana (art. 834 y ss. de CN) legitima a los comandantes de aeronave provistos del diario de ruta, para autenticar la celebración de matrimonio, - siempre que existe peligro para la vida de alguno de los esposos y juren previamente ambos contrayentes que no están afectados a impedimentos no susceptibles de dispensa. En el desempeño de esta función no se le aplican las causas incapacidad (parentela, afinidad) establecidas para aquellos - que ordinariamente redactan los actos del estado civil. El acto del matrimonio formalizado por el comandante es puesto

en conocimiento del jefe de aeropuerto o autoridad consular, junto con un extracto del diario de ruta en el que se anota rá luego del aterrizaje, y después aquellas autoridades cursan copia del acto del matrimonio a los funcionarios ordinarios del estado civil. En ningún otro caso se legitima al comandante para expedir certificados o extractos del matrimonio.

-testamentos.

Rige la norma general aplicable a todos los demás actos: su recepción compete al comandante, que deberá igualmente anotarlo en la documentación a bordo. Cuando el testador sea el propio comandante deberá asumir la recepción la persona de la tripulación que siga inmediatamente al comandante según el orden jerárquico. En la legislación italiana el otorgamiento del testamento aéreo está ampliamente regulado en el C.C. (art. 611 al 619) en la sección dedicada a los testamentos especiales. El testamento se redacta en doble original, suscrito por el otorgante, el comandante y los testigos. Se anota en el diario de ruta (art. 616 del C.C. y 772 del CN.). Por medio de la autoridad consular en su caso o el jefe del aeropuerto a quienes se consignan los dos originales, se cursan estos junto con la sumaria de la consignación del testamento (de la que ambas autoridades dejarán constancia marginal en la anotación del libro de ruta del comandante) al Ministerio de Defensa Aeronáutica, el cual procederá a su vez a remitir un ejemplar al archi-

vo notarial del último domicilio del testador, depositando el otro en su propio archivo. Conforme al art. 615 del C.C. el testamento perderá su eficacia tres meses después del desembarco del testador en un lugar donde sea posible hacer el testamento en la forma ordinaria.

Contiene también normas sobre el testamento aéreo el art. 56 de la Ley brasileña.

b) atribuciones de orden judicial.-

Complementariamente a los poderes y facultades que como ya tuvimos ocasión de ver se concedían al comandante en su condición de conductor responsable de la aeronave, en orden a garantizar la seguridad de esta y de las personas a bordo, así como el buen orden y la disciplina, deben señalarse también las facultades judiciales que algunas legislaciones le otorgan en orden a aclarar desde el primer momento la naturaleza y forma de realizarse las infracciones en la aeronave (v.gr.: art. 99 de la ley federal suiza de 21 de diciembre de 1948 y Ordenanza de 22 de enero de 1960, en especial arts. 15 y 16). Es general en las distintas legislaciones que admiten tales facultades la concesión al comandante de atribuciones para ordenar las primeras diligencias, comprobar las circunstancias de los delitos cometidos, intervenir los efectos del delito, recoger las primeras pruebas y testimonios, pudiendo exigir a tal fin la



la cooperación de los miembros de la tripulación que se convierten así en agentes de la policía judicial; en resumen el comandante en cuanto sustituto de la autoridad judicial ordinaria, deberá adoptar por sí o por medio de un miembro de la tripulación las medidas procesales oportunas que deban servir de base al correspondiente procedimiento penal que haya de instruirse en su caso por las autoridades judiciales competentes, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, según viene previsto en el Convenio de Tokio (art. 9,3).

#### OTRAS OBLIGACIONES NO CATALOGADAS

Finalmente antes de concluir nuestro análisis sobre el estatuto del comandante como Autoridad, transcribimos a continuación el art. 6 del Proyecto de Convenio Internacional recogido en términos parecidos en alguna legislación nacional, que consagra una nueva facultad, reflejo de la complejidad de funciones que asiste al comandante de aeronave.

Dice así el mencionado precepto:

1) en todo país y en toda circunstancia, el comandante tiene derecho a dirigirse a:

a) El Cónsul del Estado al que pertenezca cualquiera de las personas que se encuentren a bordo;  
b) el Cónsul del Estado donde esté matriculada la aeronave.

c) los cónsules de los Estados a que pertenezcan los fletadores y fletantes expedidores de la carga.

2) Después de haber escuchado al comandante, los cónsules pueden tomar medidas que correspondan de acuerdo

con las leyes e instrucciones consulares de sus respectivos países.

3) Si el comandante se dirige primeramente al Cónsul de un Estado que no sea aquél donde esté matriculada la aeronave el comandante comunica tal cosa tan pronto como sea posible al Cónsul más cercano del Estado donde esté matriculada la aeronave

#### LEGISLACION ESPAÑOLA.-

Al no existir en el ordenamiento español una norma general que comprenda con carácter sustantivo el estatuto jurídico del comandante de aeronave, no se ha regulado en forma orgánica y sistemática el complejo de facultades y deberes, que según acabamos de ver le corresponden como encargado de la dirección aeronáutica y delegado de la Autoridad del Estado. Tampoco encontramos entre las numerosas disposiciones relativas al personal aeronáutico, alguna que regule específicamente aquellos derechos y obligaciones, como lo hace la Ordenanza suiza de 22 de enero de 1960; existen, sin embargo, algunos preceptos, dentro de aquellas disposiciones, que sientan los principios fundamentales por los que se ha de regir el comandante de aeronave en su posible futura reglamentación, y que por el momento nos servirán para exponer el criterio general del legislador español sobre la materia.

La orden de 4 de julio de 1947 que reglamenta el trabajo del personal de la Compañía Iberia -norma a la que vienen acomodándose las demás empresas de navegación aérea- señala, conforme ya tuvimos ocasión de ver, que el comandante desempeña la jefatura de la aeronave siendo la máxima autoridad de la misma y responsable directo del tráfico en vuelo y trabajos preparatorios. Son encargados de realizar y ordenar todas las operaciones relacionadas con el despegue, aterrizaje y vuelo.

La Ley de Bases de 27 de diciembre de 1947 confería al comandante atribuciones respecto a la policía del tráfico aéreo, de modo específico y durante el vuelo (Base 19ª) (93) y facultades disciplinarias para corregir las fal-

(93) Como funciones de policía se comprenden según el artículo 142 de la Ley de 21 de julio de 1960 (precepto que con los siete siguientes componen el Cap. XVII de esta Ley, en el que se desarrolla la Base indicada) "el cumplimiento de cuantos Reglamentos, disposiciones y normas permanentes o eventuales tiendan a conseguir una rápida,

tas que cometen los tripulantes y personas embarcadas, debiendo ordenar la formación de diligencias por los delitos castigados en el Código (o ley penal aérea futura) cometidos en la aeronave, desde la aeronave o contra la aeronave (Base 20ª).

En términos similares, los artículos 59 y 60 de la vigente Ley de Navegación Aérea, atribuyen al comandante el carácter de máxima autoridad sobre la aeronave, tripulación, pasajeros, mercancías y correos, señalando expresamente que tal autoridad será ejercida desde el primer momento en que se haga cargo de la aeronave para emprender el vuelo. Pero como observan los comentaristas de la Ley (94) no detalla ni desarrolla ésta las facultades correspondientes, que deberían quedar expresadas con el fin de matizar la condición de autoridad que corresponde al comandante de aeronave en el ejercicio de su mando, a menos que la detallada exposición de las infracciones contenidas en el artículo 156 (véase infra pág. 211) lleve a "sensu contrario" a deducir cuáles son sus derechos y obligaciones a este respecto.

Manifestación concreta de esa condición de autoridad que se le atribuye al comandante, es la que aparece en el artículo 152 de la mencionada Ley de 21 de julio de 1960, que al determinar las sanciones que podrán imponerse en vía gubernativa por las infracciones de la propia Ley y de sus Reglamentos en la navegación aérea civil, le confiere la facultad de imponer las sanciones de apercibimiento y multa de 500 pesetas, resolución contra la cual el sancionado puede recurrir en alzada ante el Ministro del Aire.

Otra facultad del comandante (aunque no articula en aquella ley, y que será por tanto recogida y regulada en la futura ley penal aérea), es la que viene prevista en la Base 25ª, al autorizarle a proponer a la Autoridad Judicial (General de la Región o Zona aérea correspondiente), mediante escrito razonado la adopción de alguna de las medidas de seguridad previstas en dicha Base (suspensión o pérdida del título profesional aeronáutico, suspensión de entidades o personas jurídicas, etc.), escrito que dará lugar a la incoación de la oportuna información escrita, siempre que no se hallare en curso procedimiento judicial contra el inculcado.

-----  
ordenada y segura circulación de las aeronaves, tanto en vuelo como en tierra"; el art. 143, de conformidad con la Base 19ª, faculta al comandante de aeronave para el ejercicio de estas funciones, si bien omite las expresiones "de modo específico"-diferenciadora del carácter genérico con que atribuían al Jefe de Región o Zona Aérea- y "durante el vuelo."  
(94) ob.cit.págs.93 y 233.

Dentro de las facultades que como auxiliar-delegado del explotador y encargado de la dirección aeronáutica le asisten al comandante, entendemos deben incluirse - las que de manera expresa se conceden al transportista en los artículos 96 (facultad para excluir del transporte a los pasajeros que por causas de enfermedad u otras circunstancias determinadas en los Reglamentos puedan constituir un peligro o perturbación para el buen régimen de la aeronave) y 113 (facultad de excluir del contrato de transporte aquellas mercancías que, por su mal estado, acondicionamiento o por otras circunstancias graves que los Reglamentos señalen, puedan constituir un peligro evidente para la navegación.

Por lo que se refiere a las obligaciones inherentes al comando de la aeronave, tampoco la Ley de Navegación aérea las ha recogido en forma conjunta y sistemática y hay que entresacarlas de su extenso articulado, aunque en su mayor parte no se han formulado expresamente. Con tales preceptos y los que aparecen en otras disposiciones de muy diversa naturaleza (citaremos alguna incluso del Ministerio de Hacienda), daremos por concluido el examen en la legislación española del complejo de funciones y deberes que recaen sobre el comandante de la aeronave, si bien forzoso es advertir que fácilmente incurriremos en alguna omisión dada la anarquía y dispersión normativa existente.

Es obligación del comandante -aunque la Ley no lo proclame abiertamente- la custodia y formalización de los documentos de a bordo exigidos para toda aeronave en el Capítulo IV de la Ley (arts. 20 a 27) en los cuales se habrán de realizar los oportunos asientos, bajo su inmediata y suprema responsabilidad. Si durante el vuelo ocurriesen incidencias que no se reflejasen en esta documentación el art. 26 establece expresamente que "el comandante de la aeronave dará cuenta suficiente de las mismas al Jefe del aeropuerto en el parte de llegada."

Deberá conocer y observar las normas dictadas para la seguridad del tráfico aéreo, seguridad nacional (prohibición del vuelo en determinadas zonas), ordenaciones de aduanas y fiscales, asistencia y salvamento, Ley y Reglamento del Registro Civil (preceptos referentes a las funciones que eventualmente ha de desempeñar respecto a determinados actos del estado civil), y cualesquiera otra disposición general o reglamentaria que afecte a su compleja misión.

Entre estas disposiciones deberán tenerse en cuenta las siguientes:

a) Reglamentaciones de tráfico, policía y seguridad de la navegación.-

-orden de 8 de abril de 1941 por la que se aprueba el Reglamento para la Red Nacional de Aeropuertos, respecto a los preceptos que dedica a la inspección del tráfico de entrada y salida de las aeronaves en los aeropuertos y disciplina de pista.

-decreto de 13 de agosto de 1948 que al reglamentar la propaganda aérea, determina la altura del vuelo sobre poblados (no inferior nunca a 1.000 metros) y si el vuelo se realiza sobre lugares en que se celebran espectáculos públicos, además de la altura señalada, la prohibición de no pasar sobre los citados lugares más de cuatro veces, con un intervalo de tiempo entre cada dos de ellas no inferior a diez minutos.

-decreto de 4 de marzo de 1949 sobre policía de tráfico, en los preceptos que no hayan sido suplantados o modificados por la Ley de Navegación Aérea, conforme a la disposición final cuarta; en especial deberá tenerse en cuenta el artículo 6º que obliga al comandante a dar cuenta a la autoridad aeronáutica competente de los hechos sancionables con arreglo al decreto y le confiere la facultad de adoptar entretanto las medidas provisionales y precautorias que estima oportunas.

-reglamento de circulación aérea de 18 de agosto de 1953, especialmente su capítulo IV que señala las normas y obligaciones específicas del comandante de aeronave; el conocimiento y observación de este reglamento viene impuesto expresamente en el artículo 3º del decreto de 19 de diciembre de 1960 que creó el Servicio Nacional de Control de la circulación aérea.

-orden de diez de enero de 1963 sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo.

b).-Disposiciones de aduanas (95)

El Ministro de Hacienda a través de diversas disposiciones ha venido regulando la inspección sobre las operaciones de entrada tránsito y salida de mercancías y equipajes por vía aérea en territorio nacional, que sirven de

(95) sobre el control de los aeronautas extranjeros, que atañen en territorio español, véanse los precedentes, - que se recogen en la R.O. de 12 de agosto de 1927 y 7 de octubre del mismo año, y 16 de diciembre de 1935.

complemento a otras normas del Ministerio del Aire que al regular la entrada de aviones civiles extranjeros (en territorio nacional), exigen que el primer aterrizaje se realice en aeropuerto aduanero, en el que se realizarán las revisiones fiscales, sanitarias, de policía y cualesquiera - otras establecidas por el Estado español (véase por ej. el decreto de 12 de julio de 1946) prevención que igualmente viene contenida en el art. 87 de la Ley de Navegación Aérea salvo -con la autorización correspondiente- las aeronaves de turismo que podrán utilizar cualquier otro aeropuerto - siempre que no alteren su pasaje o carga. Particularmente imponen determinadas obligaciones al comandante, entre aquellas disposiciones las siguientes:

-decreto de 3 de mayo de 1946 que al ordenar los servicios de Aduanas en Aeropuertos, somete al comandante de aeronave a las indicaciones de las autoridades aduaneras ya le sean dirigidas desde la superficie o desde otra aeronave y le obliga a realizar su primer aterrizaje en aeropuerto aduanero cuando provenga del exterior; en el caso de aterrizaje forzoso fuera de dicho aeropuerto, dará inmediato aviso al servicio de Aduanas, no pudiendo reemprender la marcha sin el visado de éste. Por último enumera la documentación a presentar según se trate de tráfico de importación o exportación.

-la orden del Ministerio de Hacienda de 5 de abril de 1949 (modificada por la de 7 de noviembre del mismo año) que confía al comandante la vigilancia, cumplimiento y con siguiente responsabilidad de las formalidades que implican las operaciones de entrada, salida y tránsito de mercancías y equipajes, sancionándole con el correctivo de multa, por la infracción de tales deberes, sin perjuicio de la mayor responsabilidad que pudiera imputársele por los posibles delitos de contrabando, defraudación o exportación clandestina. Esta orden contiene una prevención singular cual es la de hacer al comandante responsable subsidiario, por las multas que como sanción principal se impongan a los viajeros o tripulantes por no efectuar los manifiestos debidos, respecto a ~~tabaco~~ u otros artículos u efectos, y que con arreglo a lo dispuesto en las Ordenanzas de Aduanas, los propietarios de los aviones o las compañías a que pertenezcan son a su vez responsables subsidiarios con las aeronaves y cargos de su propiedad, de los derechos, multas, gravámenes y gastos imputables a los Comandantes de aquéllas.

-decreto de 22 de junio de 1956 que modifica los servicios de aduanas en Aeropuertos.

c) Reglamento de sanidad

A través del Ministerio de la Gobernación, se dictó el 14 de julio de 1950 un decreto que regula las medidas a adoptar para garantizar la sanidad nacional, impidiendo la introducción en territorio español por vía aérea de enfermedades infecto-contagiosas así como su propagación al exterior; a dichos efectos la citada reglamentación, exige al comandante el cumplimiento de algunas prevenciones tales como:

-cuando la situación sanitaria mundial o de algún país lo requiera, el comandante que efectúe un vuelo internacional deberá, a la llegada o inmediatamente antes de la llegada al primer aeropuerto, autorizado, llenar una declaración de sanidad, que entregará en el momento de su aterrizaje, pudiendo ser requerido para entregar certificado de las medidas a que haya sido sometida la aeronave antes de su partida o en los puertos de llegada, las cuales habrán sido anotada en la libreta de ruta, bajo el epígrafe "observaciones" (art.8).

-debe permitir la inspección médica, antes o después del vuelo, cuando las circunstancias justifiquen esta medida, debiendo combinarse esta inspección con las operaciones de Policía y Aduanas, de manera que se retenga a la aeronave el tiempo indispensable (arts. 11 y 17).

-si es preciso desembarcar a un enfermo, el comandante avisará, en la medida de lo posible, al aeropuerto de llegada en tiempo hábil antes del aterrizaje; deberá así mismo avisar cualquier novedad sanitaria de la tripulación o pasaje (art.14).

-en caso de peste, cólera, tifus exantemático y viruela, el comandante deberá prohibir el embarque de toda persona que presente síntomas de cualquiera de las enfermedades mencionadas (art. 25) y si procede de lugares atacados de estas infecciones a su llegada deberá ponerse a disposición de la Autoridad sanitaria; cuando aterrice fuera de un aeropuerto o autorizado, hará la correspondiente declaración ante la Autoridad local más próxima, manteniendo la aeronave en completa incomunicación hasta la adopción de las medidas pertinentes por la Autoridad sanitaria competente la cual se reserva en todo caso la autorización para el desembarco de la tripulación, viajeros o mercancías, (art. 27).

-en caso de fiebre amarilla los aeropuertos deberán reunir las condiciones establecidas en el art.53, cuando se trate de territorios aptos para la propagación de esta epidemia, y en caso contrario se someterá a la aeronave a la inspección médica ordinaria de los demás aeropuertos sanitarios o autorizados (art. 55 y 56).

-siempre que sea solicitado por el comandante de la aeronave, la autoridad sanitaria expedirá un certificado, especificando las medidas adoptadas, los métodos empleados, las partes de las aeronaves tratadas y las razones por las que se hayan aplicado estas medidas (art.62), con objeto de evitar sufrirlas por segunda vez, salvo la desinsectación de los insectos alados que se practicará a la salida y llegada de las aeronaves en los casos previstos por el Reglamento, si hay motivo para temer la importación o exportación de las mismas (art. 61).

Todo lo preceptuado en el Reglamento se entiende aplicable a las aeronaves de naciones que den el mismo trato a España; en caso de países que apliquen otras medidas a las aeronaves españolas, se les dará el trato necesario que se estime procedente en relación con el recibido. (art.64).

d) asistencia y salvamento.

El art. 9 del decreto 17 de Junio de 1955 que regula el servicio de búsqueda y salvamento, establece que toda persona que tenga noticia de que una aeronave está en peligro o ha sufrido un accidente en el espacio aéreo español queda obligada a prestar los servicios que estén a su alcance y a poner el hecho en conocimiento con la máxima rapidez de la Autoridad competente o en su defecto más próxima. Creemos que esta obligación afecta especialmente al comandante de aeronave, con la condición que esta se encuentre en vuelo o próxima a partir, y siempre que resulte razonablemente posible el prestar un auxilio útil, en analogía con lo previsto con la Convención de Bruselas de 1938 en su art. 2º para el caso de asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar (art.2º).

Igualmente le son de aplicación al comandante las mismas que establece la ley de 24 de diciembre de 1962 respecto al régimen de auxilio y salvamento marítimo.

e) reglamento del estado civil

El reglamento del estado civil de 14 de noviembre de 1958, determina en su art. 71 que el acta en cuya virtud puede practicarse la inscripción de nacimiento, matrimonio o defunción será autorizada por el comandante de la aeronave si el hecho ocurrió en el curso de un viaje aéreo; en el ejercicio de esta función el comandante, según preceptúa el art. 72 tendrá los mismos deberes y facultades del encargado del Registro (jueces municipales y concales o sus sustitutos), respecto a la comprobación de nacimiento, filiación



defunción o aborto, para la recepción del aviso y acta de matrimonio católico y por último para la licencia del enterrero que solo expedirán si hubiera inconveniente para conseguir la ordinaria antes de las 24 horas.

Levantada el acta correspondiente será transcrita por el comandante en el diario de ruta, con su firma, y por el medio más rápido deberá remitirla al Registro competente para el asiento que proceda, dejando constancia en aquel diario de esta remisión y de la comunicación del asiento con sus particulares por el encargado del Registro; en el acta de nacimiento que se levanta antes de las 24 horas del hecho porque el viaje durante el cual ocurre ha de terminar antes o porque concurren circunstancias que impiden la demora, se harán constar las horas del nacido y las circunstancias de urgencia que concurren; el fallecimiento antes de las 24 horas del nacimiento, se reflejará también, en el acta, que será incorporada, con los documentos complementarios al legajo de abortos; si ocurriera en circunstancias distintas del nacimiento, se acreditará con la declaración y parte pertinentes que, con el acta de nacimiento, se llevará a dicho legajo (art. 73 y 74).

Deben tenerse también en cuenta las prevenciones contenidas en el art. 38 del Código de Justicia Militar, respecto a los bienes o efectos recogidos o inventariados de personas fallecidas a bordo de aeronave española.

Según lo dispuesto en el mencionado precepto (nº 2, párrafo segundo) cuando dichos efectos pertenezcan a personas no militares, se entregarán por el Comandante de la aeronave al Agente diplomático o consular español, o al Jefe de Primera Instancia del lugar de aterrizaje, observándose para la entrega las formalidades que preceptúa el artículo 725 del Código Civil. Cuando el fallecido sea militar (párrafo tercero), se entregarán los bienes y efectos recogidos e inventariados a las Autoridades militares o al Agente diplomático o consular según los casos.

Si al aterrizar la aeronave (párrafo tercero) en lugar extranjero hubiera de rendir viaje próximamente en territorio español, el Comandante hará la entrega a la jurisdicción ordinaria o a la militar, según corresponda, a su llegada a España.

Igualmente, hemos de hacer notar que la Ley de Países de 27 de diciembre de 1947 previene (Base 20, número primero) que "los comandantes de aeronaves ejercerán la jurisdicción disciplinaria en las de su mando y serán competentes para corregir las faltas que cometan los tripulantes y personas embarcadas. Deberán ordenar la formación de diligencias por los delitos castigados en el Código cometidos en la aeronave, desde la aeronave o contra la aeronave".

## SECCION QUINTA

### CULPA Y RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE AERONAVE

El volumen y la frecuencia del tráfico aéreo en nuestros días, junto con la universalidad de lugares en que se desarrolla, al mismo tiempo que supone y proporciona un valiosísimo medio para el progreso y acercamiento entre los hombres, ha traído consigo también un aumento de las posibilidades de perturbación del orden jurídico y social, dando lugar a unas nuevas y singulares infracciones, hasta nuestra época desconocidas y por tanto imprevistas por la doctrina y el derecho positivo. Por ello, entre los numerosos problemas jurídicos que suscitó desde sus comienzos la navegación aérea, tuvo especial relevancia, el que originó el empleo intencional de la aeronave como medio delictivo o lo que es mucho más corriente el manejo temerario o imprudente de este nuevo medio de locomoción. De ahí la tipificación en algunos ordenamientos nacionales del delito aeronáutico con un sistema preventivo y regresivo específico, particularmente en lo que a la culpa penal aeronáutica se refiere, así como el desarrollo de numerosas disposiciones reglamentarias que regulan la disciplina del vuelo y policía de la circulación aérea, cuya infracción origina asimismo, un singular conjunto de sanciones gubernativas y disciplinarias.

Por otra parte la explotación lucrativa del tráfico aéreo, especialmente en lo que a la utilización de la aeronave como medio de transporte se refiere, puede dar lugar al lado de la culpabilidad penal apuntada, a la responsabilidad derivada del propio contrato aeronáutico, por la simple prestación anormal del servicio convenido. Finalmente ante la eventualidad de un accidente de la aeronave, que produzca daños a personas o bienes de terceros en superficie, el derecho aéreo reconoce una nueva modalidad de responsabilidad, al margen de toda culpa imputable al hombre (responsabilidad objetiva dimanante del hecho mismo de la navegación aérea).

Pues bien, al asumir el legislador su misión vigilante, preventiva y represiva del delito aeronáutico, en ninguna otra figura de la navegación aérea habría de fijarse tan pronto y con tanta atención, como en el comandante piloto de la aeronave, por ser la persona ordinaria y plenamente responsable del manejo del aparato. Así desde el primer momento precisó las condiciones de aptitud para el pilotaje, el régimen y disciplina de la circulación aérea al que había de acomodarse y la adopción de las oportunas sanciones en los supuestos de incumplimiento; y paralelamente al amplio desarrollo de las grandes empresas de navegación aérea a cuyo servicio se colocaron aquellos pilotos, se planteó la responsabilidad mercantil y laboral que esta situación

de dependencia implicaba, al mismo tiempo que el problema de la extensión a aquellas empresas de la responsabilidad civil dimanante de los daños y perjuicios ocasionados en la realización del trabajo profesional por tales dependientes.

De lo expuesto se desprende la conveniencia de - dedicar un estudio especial a la culpa y responsabilidad - del comandante de aeronave dentro del conjunto de cuestiones que plantea el estatuto jurídico de esta primordial figura de la navegación aérea, dedicación cuya oportunidad se hace más patente, si se para la atención en las múltiples y complejas funciones que el tema hasta ahora sólo esbozado, presenta. En efecto, con el siguiente esquema -que nos servirá de índice-resumen de las materias a desarrollar en nuestro trabajo- saltan a la vista cuán diferentes y heterogéneas son las causas de responsabilidad que pueden imputársele al comandante de aeronave, que sólo pueden encontrar algún cierto parangón o semejanza, con las que en determinados supuestos puedan exigirse al capitán de buque, dado el carácter poliédrico que ofrecen una y otra figura de la navegación.

Veamos en términos generales las clases y motivos de responsabilidad que pueden exigirse al comandante de ae-ronave.

I.- RESPONSABILIDAD CRIMINAL.

- A) Por actuación delictiva dolosa.
- B) Por actuación delictiva culposa.

Competencia.

II.- RESPONSABILIDAD GUBERNATIVA

A) Por infracción de los reglamentos de la circulación y policía de la seguridad aérea en su calidad de encargado de la dirección aeronáutica. Para determinar las respectivas responsabilidades habrá que abordar el estudio de las relaciones entre el comandante de la aeronave y los servicios de ayuda a la navegación aérea, así como en su caso con los órganos de control de la empresa.

B). Por incumplimiento de sus deberes como delegado de la Autoridad del Estado.

III.- RESPONSABILIDAD CIVIL.

- A) Derivante de responsabilidad criminal.
- B) Por daños a terceros en superficie o abordaje

Competencia

C) Derivada del contrato aeronáutico.

a') por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea en accidente debido a caso fortuito.

b') por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea, con motivo de los poderes que haya asumido el comandante al margen del explotador.

c') por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea por las faltas simplemente aeronáuticas (no penales), cometidas por el comandante en el ejercicio de las funciones que se desempeñe como auxiliar técnico del explotador.

d') por faltas meramente comerciales cometidas por el comandante:

1º, en el ejercicio de los poderes de representación voluntaria que le haya conferido el explotador.

2º, en el ejercicio de las facultades legales de representación.

3º, como encargado de la custodia y conservación del cargamento.

#### Competencia.

IV.- RESPONSABILIDAD LABORAL (relativa a los deberes exclusivamente personales dimanantes del contrato de trabajo)

Pues bien: dada esa múltiple y compleja gama de responsabilidades, en cuya regulación concurren algunas veces normas de derecho público y privado, y siendo por otra parte característica acusada de la navegación aérea la internacionalidad con los consiguientes problemas respecto a la legislación y jurisdicción aplicables, se hace patente el escaso rigor técnico-jurídico que ofrecen todas aquellas legislaciones que al regular la responsabilidad del comandante de aeronave pretenda encerrarla en forma global e in

diferenciada en un solo precepto. Igualmente nos parece poco acertado el criterio adoptado en el Proyecto de Convenio Internacional sobre la Comisión Jurídica del Comandante de Aeronave, en el que -quizás debido a los problemas y dificultades que dicha regulación presenta-, se omite toda referencia a la culpabilidad del comandante, y se hace necesario deducirla de la infracción de los numerosos preceptos que dedica a especificar las funciones y facultades asignados a éste, por estimar que la consideración de estos artículos (2 al 6) puede dar lugar a numerosas y confusas interpretaciones.

Insistimos, pues, en la conveniencia de estudiar por separado los distintos supuestos ~~de~~ responsabilidad - que pueden imputársele al comandante de aeronave, y para -satisfacer seguidamente el fin propuesto, procederemos seguidamente a analizar los tipos más arriba señalados, en cuya enumeración se han tenido en cuenta las elaboraciones - siempre escasas y parciales- que hemos podido encontrar en la doctrina; es claro que en el análisis de algunos de las distintas clases de culpa que vamos a considerar, bastará con aplicar los correspondientes principios y normas del derecho común y especialmente por su analogía los del derecho marítimo, pero en otros numerosos supuestos (culpa penal aeronáutica, responsabilidad objetiva por daños a terceros, abordaje fortuito, abuso en los poderes legales de representación etc.), nos encontramos con unas situaciones jurídicas sin

precedentes en el derecho común. Y finalmente en íntima felación con la culpabilidad analizaremos cuestiones totalmente específicas del derecho aéreo como son las que presenta las relaciones del comandante de aeronave con los centros de información y control de la navegación aérea, o con el personal que ejerce el control de la empresa, en favor de la cual presta aquél sus servicios.

#### I.- RESPONSABILIDAD CRIMINAL.-

La responsabilidad penal del comandante de aeronave se regula con arreglo a los principios del derecho común y las normas específicas del derecho penal aéreo, que se hacen particularmente necesarias en la materia concerniente a los delitos de imprudencia aeronáutica, dados los indudables matices que ofrece la culpa aeronáutica considerada "in genere" como a las distintas modalidades que en ella se comprenden. De ahí que escindamos nuestro análisis en los dos siguientes apartados:

##### A) Responsabilidad penal derivada de delitos dolosos.

Esta materia se regula ordinariamente con arreglo a las normas generales del derecho penal común, sin otras particularidades que las de agravar la penalidad de determinados delitos comunes que se puedan cometer a bordo (v.gr. robo, violencia en las personas, etc.) o tipificar figuras delictivas autónomas como el delito de piratería aérea, es-



pionaje (96), sabotaje aéreo, etc.

No existe uniformidad en la legislación comparada respecto a la forma de encuadrar y regular dichas infracciones. Algunos países las recogen entre las demás figuras delictivas en un código penal común, encuadrando entre las circunstancias agravantes, el hecho de utilizar la aeronave como medio delictivo (así ocurre en la legislación española hasta el momento); otros como Italia, las regula conjuntamente con las normas del derecho penal marítimo en un Código especial como es el Código de la Navegación, y por último se tipifican en algunos ordenamientos dentro de una ley penal autónoma, criterio que parece el más aceptable, dada la singularidad de la navegación aérea (Como ejemplo de esta solución podemos citar la ley penal de la navegación aérea que actualmente se prepara en España, y en cierto modo la AIR NAVIGATION ORDER de 1949 en Inglaterra, o la Ley de 31 de mayo de 1934 en Francia, entre otras).

(96) Para un examen más amplio del espionaje aéreo como figura delictiva que reclama en nuestros días una revisión jurídico-penal puede verse nuestro estudio "El Espionaje Aéreo y la Guerra Fría ante el Derecho" en Revista de Aeronáutica, febrero de 1962.

Sobre responsabilidad penal en general, la bibliografía indicada en nuestra exposición sobre el Régimen Jurídico Penal y Procesal de la Aeronave en España. Revista Española de derecho militar, nº 13, pág. 27 y ss.

Véase también: Vago (G.) RESPONSABILITA PENALI: appunti al codice della navigazione. Rivista Aeronautica, 1962, pág. 1111 y ss.

Ibidem PINEAU, (J) "Les infractions a la circulation aerienne en droit français. Dissertation Bordeaux, 1959.

B) Responsabilidad penal derivada de delitos culposos.

Reiteradamente las estadísticas nos han demostrado que la mayoría de los accidentes aéreos son imputables a la actuación imprudente del piloto, en cualquiera de sus manifestaciones (temeridad, imprecisión, impericia, negligencia, inexperiencia, etc.). Se manifiesta por tanto, también en la navegación aérea, el tipo delictivo más extendido y reiterado en nuestra época, es decir el delito culposo ocasionado por el manejo imprudente de los modernos medios de locomoción, y cuya prevención y sanción es preocupación constante de todos los legisladores. Sin embargo pese al rápido y progresivo desenvolvimiento del Derecho aéreo, tanto interno como internacional, las normas penales referidas e específicamente al delito culposo aeronáutico no han encontrado tanta atención por el legislador, y así nos encontramos con una regulación deficiente y de escaso valor técnico-jurídico en las leyes nacionales, y de una absoluta falta de normas en el derecho internacional, deficiencia que tampoco tiene prevista cubrir el Proyecto de Estatuto Internacional sobre la condición jurídica del comandante de aeronave, al menos en su redacción actual. Sin embargo, desde el punto de vista doctrinal, la culpa aeronáutica ha sido objeto de mayor atención dado el singular interés que indudablemente presenta esta nueva modalidad delictiva como

tendremos ocasión de comprobar seguidamente.

Siguiendo la doctrina tradicional común, referente a los delitos de imprudencia, los autores (97) que han dedicado su atención a la culpa aeronáutica, desdoblan el análisis de esta figura delictiva en los elementos que la componen: la acción impudente, siempre constante y el resultado elemento siempre variable. Con arreglo a este esquema distinguiremos también en nuestro estudio: 1) la imprudencia aeronáutica (en sus dos típicas manifestaciones, temeraria y antirreglamentaria) y 2) el resultado, con expresa mención a la crítica doctrinal que hacemos nuestra acerca de la necesidad de revisar la consideración de este elemento como esencial a la imprudencia.

1-a) Imprudencia temeraria. -Dada su equivalencia con la "culpa lata", entendemos que la conducta del comandante piloto de aeronave será temeraria, cuando maneje o dirija la aeronave sin la previsión con que debe actuar el hombre menos cuidadoso, con negligencia inexcusable, o sin la especial pericia que exige la profesión de piloto aviador. La medida de la temeridad del piloto no puede regularse conforme a los principios que rigen en los demás medios de locomoción, y es ésta una tarea que no puede ser desem-

---

(97) Véanse v.gr.: RUEDA SANCHEZ-MAIO (Antonio): Responsabilidad en los accidentes de aviación. Revista de aeronáutica, julio de 1941 o LOUSTAU FERRAN (Francisco): La culpa penal en la navegación aérea. Sección de Derecho aeronáutico del C.S.I.C. Serie Roja nº 8.

peñada por un tribunal que no tenga los suficientes conocimientos técnicos sobre la navegación aérea o al menos no se halle asistido de un competente asesoramiento. Como advierte RUEDA (98) "no puede establecerse un criterio fijo para valorar la temeridad, ni es útil establecer comparaciones con las normas aplicables en los casos de accidentes de circulación de vehículos terrestres, porque en estos casos la velocidad suele ser elemento decisivo, mientras que en Aviación es sólo exponente de una mayor perfección mecánica de un tipo de aparato; la audacia en Aviación es indispensable; la acrobacia legítima en los vuelos deportivos la utilización de aeronaves inseguras o defectuosas, no podrá alegarse en vuelos de prueba o de experimentación" y, en definitiva -termina diciendo este autor- "habrá de construirse este complejo concepto integrante de la antijuridicidad material en función de todos los elementos que contribuyen individualmente a su producción, como son la competencia técnica del sujeto, las condiciones mecánicas y, en definitiva, como participación del elemento subjetivo -- que da nota espiritualista al juicio de culpabilidad, el mayor o menor grado en que posea el agente los sentimientos de altruismo y respeto a los intereses de la sociedad, que son más directamente afectados por estos delitos culposos"

---

(98) Ob. cit. pág. 564 del tomo correspondiente al año 194

1-b. Imprudencia antirreglamentaria..- Es un ejemplo de antijuridicidad formal, que se manifiesta en el derecho penal aeronáutico, por la simple infracción u omisión de los reglamentos de policía y seguridad de la circulación aérea, siempre que por las circunstancias en que se produzca no revista los caracteres de la imprudencia temeraria.- Cuando tales infracciones no vengán acompañadas del resultado y sean consideradas de escasa relevancia penal, pueden dar lugar a una responsabilidad exclusivamente gubernativa como después veremos.

Los reglamentos a que hacemos mención prevén mediante normas de carácter permanente las condiciones en que se ha de desarrollar la circulación aérea, o determinan qué autoridades, organismos o servicios pueden dar órdenes desde tierra a la aeronave en determinadas circunstancias lo que se conoce en la navegación aérea como disciplina de vuelo.

En conjunto los reglamentos de policía y seguridad de la circulación aérea, componen un sistema preventivo de medidas que tienden a garantizar tanto la seguridad de la aeronave y las personas u objetos transportados (limitaciones en el cargamento, prohibición del transporte de personas peligrosas, explosivos, etc.), como la seguridad de la circulación aérea en general (mediante la fijación de rutas, alturas de vuelo, códigos de luces y señales, etc.)

o por último de terceros en superficie (v.gr.: prohibición de arrojar objetos desde la aeronave o vuelos sobre aglomeraciones). A estas disposiciones deben también añadirse las normas que determinan las condiciones para la obtención del título de piloto o la permanencia en el ejercicio de esta profesión, de tal manera que la falta de esta habilitación legal pueda constituir por sí sola una imprudencia calificada.

Por lo que se refiere a las infracciones contra la disciplina de vuelo, deben considerarse aquellos actos u omisiones que constituyen una transgresión de las órdenes o instrucciones concretas y circunstancias dictadas para cada vuelo por la autoridad competente (autoridad gubernativa, centros de control, oficiales de tráfico, etc.) y que vinculan al comandante de la aeronave salvo que éste advierte grave peligro para la aeronave, en el caso de cumplirlos (99).

2) Resultado. - Tradicionalmente la doctrina penal ha venido considerando el resultado como requisito indispensable para la consumación del delito culposo, al cual sirve de referencia para la respectiva calificación. Sin embargo es común opinión entre los penalistas del momento la necesidad de tipificar el delito de imprudencia con carácter autónomo, es decir, sin la concurrencia del daño concreto pro

---

(99) Ved infra, pág. 106 y ss.

ducido en las personas o bienes, criterio que va siendo paulatinamente admitido por el legislador con la creación de los llamados "delitos de peligro", en la conducción de vehículos automóviles terrestres.

Con respecto a la culpa aeronáutica, algún ordenamiento (v.gr.: el código penal español de 1928: arts. 573, 574 y 577; la ley francesa de 31 de mayo de 1924: arts. 62, 66, 68 y 71), sancionaron conductas delictivas de simple peligro o sin resultado (v.gr.: pilotar sin estar legalmente habilitado, transporte de objetos prohibidos, sobrevuelo a poca altura sobre aglomeraciones, etc.), pero no puede decirse que tal modalidad delictiva haya adquirido plenamente carta de naturaleza en la generalidad de los países. Se hace necesario, pues, que en el futuro Estatuto del Comandante de la Aeronave, se tipifiquen tales infracciones y asimismo sean recogidas en los distintos ordenamientos de cada país, si se desean completar las garantías penales de la navegación aérea. Como observa LOUSTAU (100) "el perfeccionamiento técnico de los modernos aviones, que aleja cada vez más el peligro y el riesgo aéreo, hace asimismo más necesaria la observancia de las normas de prudencia, previsión y pericia. El cumplimiento de esas normas es garantía de la más completa seguridad, pero su descuido o inobservancia crea una situación de peligrosidad superior a la de los pri

-----  
(100) Ob.cit. pág. 26.

meros balbuceos de la aviación. Por ello, y en defensa de aquella seguridad, deben sancionarse la arbitraria y caprichosa creación de un riesgo con el carácter y eficacia de una norma penal".

#### COMPETENCIA.-

La jurisdicción sobre los delitos cometidos por el comandante a bordo de aeronave, es cuestión que debe considerarse íntimamente ligada con el problema de la competencia penal aérea internacional, materia esta a la que se han dedicado numerosos estudios doctrinales (101) y proyectos elaborados por diferentes Organismos y Asociaciones Interna

-----  
(101) El Profesor GORDILLO en España (véase GORDILLO GARCIA, Manuel: "La competencia penal en materia de navegación aérea", Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, Tomo II, Fascículo III) tras de considerar los principios generales que pudiera servir de aplicación:

- ley del lugar de la infracción (territorialidad)
- pabellón de la aeronave (extensión territorialidad)
- nacionalidad del agente (personalidad activa)
- derecho o interés esencial del Estado atacado- (protección real)
- lugar del aterrizaje (comunidad de intereses o universal)

elabora una original teoría que por su indidable interés, estimamos oportuno transcribir en síntesis junto con sus conclusiones.

Considera el citado profesor que los conflictos nacen inevitablemente de esa pluralidad de principios; frente a la doctrina partidaria de una superposición de competencias o de una ubicuidad en la represión, que suponen un sistema en que las leyes de varios Estados pueden a la vez ser aplicables para el castigo de una infracción, pero sin fijar una norma que de manera general, permanente e idéntica solucione tales conflictos estima que ha de establecerse un ordenamiento escalonado de leyes penales, determinando la referencia en



cionales (102), con notable disparidad de criterio y desacuerdo en las conclusiones, hasta llegar al Convenio de Tokio de 14 de septiembre de 1963, que ha sido el primer intento fructificado por alcanzar la codificación del derecho internacional sobre delitos a bordo de aeronaves.

-----  
cada caso concreto y aquellas otras subsidiarias que han de encontrar tan sólo aplicación en defecto de las que primordialmente deban serlo; frente a los criterios excesivamente absolutistas que atendían sólo a las conveniencias instructoras o sólo represivas, tiene en cuenta conjuntamente ambas, armonizando la mayor facilidad de la fase instructoria con el máximo interés para el castigo de los hechos en la decisoria. Y en conclusión formula las siguientes reglas:

A) Fase instructoria

- ley preferente: la del Estado de aterrizaje.
- ley subsidiaria de primer grado: la del Estado más interesado en la represión
- leyes subsidiarias de segundo y posteriores grados: la de los Estados a los que, excluidos los anteriores, haya de serles reconocido sucesivamente el máximo interés en el castigo de los hechos.

B) Fase decisoria

- ley preferente: la del Estado más interesado en la represión.
- ley subsidiaria de primer grado: la del Estado de aterrizaje.
- leyes subsidiarias de segundos y posteriores grados: la de los Estados a los que, excluidos los anteriores, haya de serles reconocido sucesivamente el máximo interés en el castigo de los hechos.

Dado que el Estado al que haya de reconocerse sucesivamente el mayor interés en el castigo no puede establecerse a priori, GORDILLO considera por último que tal dato se obtendrá después de ejecutada la infracción, atendiendo a las circunstancias concurrentes (pabellón de la aeronave, territorio sobrevolado, nacionalidad del culpable, etc.)

(102) Citamos a título meramente enunciativo: el de la Internacional LAW Association de 1922, el del Comité Jurídico Internacional de 1930, el del Instituto de De

El principio general de la obse~~ra~~ncia sobre los espacios aéreos nacionales, unido al principio de la territorialidad de las leyes penales, reconocidos en todas las legisla~~ci~~ones debe encontrar determinadas limitaciones en su aplicación al derecho penal aéreo internacional, no sólo - por los motivos tradicionales (la más rápida y eficaz administración de la justicia, reciprocidad internacional, cortesía diplomática, etc.), sino también porque dado que las aeronaves suelen volar a gran velocidad y altura, si los delitos se cometen a bordo sobre las fronteras nacionales o - sus proximidades, se hace en la práctica casi imposible determinar exactamente el espacio aéreo correspondiente al territorio en que se cometiera el delito. De ahí que en el - Convenio de Tokio -que seguidamente ocupará nuestra atención, teniendo en cuenta el medio y lugar donde se realizan las infracciones penales, se haya tratado de simplificar los conflictos que pudieran surgir respecto a competencia sobre los delitos cometidos a bordo, estableciendo la norma uniforme y general -con sólo algunas restricciones- de que el estado de nacionalidad de la aeronave es el competente para ejercer tal jurisdicción (ley del pabellón).

-----  
recho Internacional de 1937, el VII Congreso de la Asociación Internacional de Derecho Penal de 1957, el III y IV Congreso del Instituto Hispano-luso-americano, celebrado respectivamente en 1957 (QUITO) y 1962 (BUCOTA) y por último la Ponencia presentada a las Primeras Jornadas Hispano-americanas de Derecho Aeronáutico (SALAMANCA, 1960) por el que fue Presidente del Comité Jurídico de la O.A.C.I., GÓMEZ JARA (C.), representante de España en la Conferencia de Tokio y gracias al cual hemos conseguido el texto del Convenio, aún no publicado.

### CONVENIO DE TOKIO.

En septiembre de 1963, se celebró una Conferencia Internacional en Tokio, convocada por la O.A.C.I. para tratar del Proyecto de Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, elaborado por la Comisión Jurídica de aquel Organismo Internacional, en su sesión de Montreal de abril de 1962; la Conferencia aprobó el proyecto con algunas modificaciones y el Convenio adoptado entrará en vigor cuando lo ratifiquen 12 de los Estados signatarios.

#### Campo de aplicación

El art.1, párrafo segundo, dispone que a reserva de lo dispuesto en el Cap.III (-referente a las facultades del comandante de aeronave, según ya vimos, supra, pág. 135), el Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave - salvo las empleadas en servicios militares, de aduanas y de policía; párrafo cuarto- matriculada en un Estado contratante, mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado. A los fines del Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo, desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje (párrafo tercero).

Quedan por tanto excluidos fuera del campo de aplicación, las infracciones penales cometidas a bordo de una aeronave estacionada sobre la superficie terrestre o marítima de los Estados contratantes, que serán por tanto los que determinarán conforme a sus leyes la jurisdicción competente, que por lo general será la suya, dada la naturaleza de los hechos perseguibles, salvo las excepciones que puedan conocerse en otros Convenios internacionales.

Reglas y principios generales de competencia.

El Estado de nacionalidad de la aeronave es competente para ejercer la jurisdicción sobre los delitos y actos cometidos a bordo, debiendo cada Estado contratante tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado (art. 3, párrafo primero y segundo); el Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales (art. 3, párrafo tercero).

El art. 4 dispone que el Estado Contratante que no sea el de matrícula, no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

a) la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado.

b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;

c) la infracción afecta a la autoridad de tal Estado.

d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado:

e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo multilateral.

Puesto que como hemos visto las reglas de competencia de jurisdicción se refieren en general a los delitos y actos cometidos a bordo, debe entenderse que serán también de aplicación a los delitos que pueda cometer el comandante de aeronave; debe hacerse notar, no obstante, que en la mayor parte de los casos por tratarse de delitos de imprudencia o infracción de las normas de circulación aérea, serán atraídos por la jurisdicción del Estado sobrevolado, en virtud de lo dispuesto en el art. 4, ap. d).

Por otra parte, dada la especial condición del comandante a bordo de la aeronave, estimamos que no le serán de aplicación las normas del Convenio comprendidas en los Capítulos IV, V y VI, respecto a las medidas a adoptar contra

las personas infractoras y esperamos que este punto sea específicamente regulado en el futuro Estatuto internacional que sobre aquél haya de convenirse.

## II.- RESPONSABILIDAD GUBERNATIVA.-

Vimos anteriormente que la infracción de las normas que regulan la policía de la circulación aérea o la disciplina de vuelo, podría determinar la existencia de un delito de imprudencia aeronáutica, si tal inobservancia de las reglas del aire viniera acompañada de un resultado dañoso. Abogábamos, no obstante, por la tipificación penal de tales infracciones consideradas en sí mismas, independientes de aquel resultado, cuando fueren estimadas tan peligrosas para la seguridad del vuelo, la vida o la propiedad de las personas que se hiciera necesaria una represión análoga a la que va aneja al delito. Cuando, por el contrario las contravenciones de las indicadas normas de la circulación aérea, no revistiesen tal gravedad, nos encontraremos con la típica falta antirreglamentaria que dará lugar a la correspondiente responsabilidad disciplinaria y gubernativa, materia ahora objeto de nuestra atención.

Las faltas que puede cometer el comandante de aeronave contra los mencionados reglamentos del aire, así como los reglamentos de aduanas, sanitarios y fiscales, están en lógica correlación con los deberes que le vienen impuestos, por su condición de encargado de la dirección aeronáutica, que comprende tanto la conducción de la aeronave como la je

fatura, de la expedición. Por otra parte dado que el comandante está eventualmente llamado a desempeñar funciones delegadas de la autoridad del Estado, en el cumplimiento u omisión de las cuales puede incurrir en falta, contra las reglamentaciones que le conceden aquella misión, se hace conveniente escindir nuestro análisis en los dos siguientes supuestos:

A). Por infracción de los reglamentos del aire, en su calidad de encargado de la dirección aeronáutica.

Supuesto que en este caso la responsabilidad gubernativa del comandante hace relación a los derechos y deberes que le son reconocidos en numerosas disposiciones, se hace poco menos que imposible enumerar todas las posibles infracciones de estas normas. Será, pues, la autoridad gubernativa competente la que en cada caso, determinará cual es el reglamento infringido y cuál sea la sanción a imponer. No obstante interesa por nuestra parte dejar constancia, de que tales infracciones, pueden producirse no sólo durante el vuelo (v. gr.: no mantener la altura reglamentaria, volar sobre zonas prohibidas o no poner la debida diligencia en las operaciones de búsqueda y salvamento) sino también antes de emprenderlo (v. gr.: iniciar el vuelo sin comprobar el estado de navegabilidad de la aeronave, o sin proveerse del combustible necesario o del plan de vuelo debidamente autorizado) o después de haber concluido la expedición aérea (v. gr.: no presen

tar la documentación reglamentaria a las autoridades del aeropuerto, dando cuenta de los eventos acaecidos durante el viaje, o dejar incumplidas las prescripciones contenidas en los reglamentos sanitarios, aduanas, etc.).

Asimismo consideramos también conveniente detenernos en los problemas que presentan las relaciones del comandante de la aeronave con las instalaciones y servicios de ayuda a la navegación aérea, así como con el control del viaje aéreo de las empresas que tienen establecido este servicio, dado que para la delimitación de la responsabilidad del comandante, es necesario conjugar y deslindar previamente los plenos poderes de dirección aeronáutica que le asisten con su obligación de cumplir en determinados casos con las instrucciones que le suministran aquellos servicios.

Por último hay que hacer mención al nuevo tipo de culpabilidad que pudiera imputársele al comandante con motivo del imprudente empleo de la dirección automática, es decir, el vuelo dirigido automáticamente por los instrumentos

a) El Comandante de aeronave y los servicios o instalaciones de ayuda a la navegación.-

Las reglas establecidas por la O.A.C.I. respecto a la circulación aérea, admitidas y secundadas por la mayoría de los países prevén el establecimiento de determinados servicios, con propia y específica competencia, que tienden a garantizar la seguridad del vuelo de las aeronaves y pre-

venir los posibles daños a terceros en superficie. A tal fin cada país ha dividido el espacio aéreo sometido a su propia soberanía, en las siguientes extensiones : Regiones de Información, Áreas de control, Zonas de Control y Capa de libre circulación; en cada una de las regiones y áreas funcionan los respectivos centros de ayuda a la navegación aérea con la misión de facilitar datos y avisos a los pilotos de aeronaves que sobrevuelan su propia demarcación, y en algunos casos instrucciones concretas sobre la dirección aeronáutica que llega a revestir el carácter de órdenes (103).

Pues bien: ¿Qué eficacia vinculante tienen para el comandante los avisos y comunicaciones que regularmente recibe de aquellos centros? Cómo se concilia la función directiva y controladora de estos servicios, con los plenos poderes, que le asisten al piloto durante el vuelo; ¿Qué responsabilidad recae sobre el comandante que desatiende tales instrucciones, o si cumplimentándolas se produce un accidente?

Para resolver estas cuestiones, nos es necesario previamente analizar por separado cada una de las regiones y zonas mencionadas así como la misión encomendada a las respectivas instalaciones de ayuda que en ellas prestan sus servicios, lo cual nos permitirá delimitar la mayor o menor li-

---

(103) Véase, por ejemplo, en España el Reglamento Provisional de Circulación aérea aprobado por orden de 18-VIII-53 (B.O.A. nº 93) del que tomamos los siguientes datos.



bertad de movimientos que goza el comandante en relación al centro de que se trate y consiguientemente su mayor o menor responsabilidad.

Las Regiones de Información, son aquellas extensiones amplias del espacio aéreo de dimensiones definidas, en las que la circulación aérea no está concentrada. Cuando las aeronaves sobrevuelan estas regiones, los servicios correspondientes de ayuda a la navegación aérea (centros de información) se limitan a proporcionar a los comandantes que lo soliciten informe sobre variación de las circunstancias meteorológicas, estado de los aeródromos, situación y datos necesarios para el empleo de las ayudas de radio, etc. El vuelo sobre estas regiones se realiza sin condiciones, es decir, con máxima libertad, dentro del plan de vuelo previsto sin que el comandante esté obligado a comunicar su posición, salvo el caso de vuelo instrumental IFR o sin visibilidad (104), haciéndose por tanto plenamente responsable del vuelo.

Las Areas de Control, son espacios también de límites definidos en los que existe una concentración de aeronaves más intensa, con riesgo por tanto de mayor colisión. En cuanto a las normas que rigen el sobrevuelo por estas áreas, debe distinguirse si el vuelo se realiza en condiciones o no de visibilidad.

a') Cuando las condiciones permiten los vuelos o con visibilidad (VFR) el servicio correspondiente (Centro de Control de vuelo) no ejerce su función específica de control sino que se limita a dar los informes que le pida el comandante de aeronave, el cual mantiene por tanto la responsabilidad plena del vuelo. No obstante en casos especialísimos, los Centros de control podrán ordenar a los comandantes que vuelen a determinadas alturas y comuniquen su posición al sobrevolar los puntos de notificación que se especifiquen, así como que ejecuten determinadas maniobras si la seguridad lo requiere.

-----

(104) En las regiones, Aereas y Zonas se entiende que hay visibilidad cuando el alcance de la vista es como mínimo de 5 Km. considerándose los vuelos realizados con menor visibilidad que la citada en condiciones IFR (siglas del vuelo instrumental o sin visibilidad reconocidas internacionalmente).

b') Si el vuelo se desarrolla en condiciones de no visibilidad (IFR) o por instrumentos), la función del Centro no es meramente informadora, sino que ejerce su específica función de control de las aeronaves para suplir la falta de visibilidad de los pilotos que no pueden tomar por sí mismos las medidas necesarias para velar por su propia seguridad y de las aeronaves que vuelan en sus proximidades. En estas condiciones los comandantes no pueden variar su altura o velocidad sin autorización del Centro; deben seguir su plan de vuelo con rigurosidad y obedecer cuantas órdenes reciban de aquel servicio. Tienen obligación de comunicar su posición siempre que se la solicite el Centro y deben permanecer constantemente en escucha de radio para recibir las instrucciones oportunas. Entra en definitiva en juego el principio de la primacía de los instrumentos, y la dirección aeronáutica desde tierra.

Ahora bien, ¿es en todo caso obligatoria la orden del Control de vuelo?. KAMINGA (105) sostiene que existe antinomia entre los parafragos 2,4 y 3.5.1.1. del anexo 2 a la Convención de Chicago (Reglas del Aire, edición abril de 1952), en el sentido de que el primero establece que corresponde decidir al comandante en último lugar, en tanto que el segundo estipula que el comandante será responsable de la aplicación de las instrucciones que reciba del centro de control. BEAUBOIS (106) rechaza esta interpretación, condiserado que la imputación de responsabilidad establecida en el segundo precepto citado, se inspira por el cuidado de salvaguardar las personas y bienes al hacer uso de un servicio público, pero no excluye la autonomía de voluntad de comandante

-----  
(105) M.S. KAMINGA: The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation. La Haya, 1953, pág. 54.

(106) Henry REAUBOIS: Le statut juridique du Commandant d'aéronef Revue française de Droit Aérien. Julio-septiembre 1955, pág. 240.

dante, cuando compruebe o prevea que de cumplir aquellas instrucciones se podrá la aeronave en peligro. Este es el criterio general en la doctrina (107) que aceptamos también nosotros, añadiendo que en todo caso la resolución contraria a las instrucciones del control deberá ser puesta inmediatamente en conocimiento de este servicio, así como dar plena cuenta de las razones que la motivaron, a la autoridad aeronáutica competente del lugar de aterrizaje.

Las Zonas de Control son dos: Zona de Aproximación y Zona de aeródromo.-

La Zona de Aproximación es el espacio aéreo próximo al aeródromo en la que se efectúan las maniobras preparatorias de las aeronaves; en ellas opera el Control de Aproximación en vuelo instrumental, ya que cuando es posible la aproximación visual, esta se hace directamente entrando las aeronaves en el circuito del aeródromo, sin efectuar maniobras especiales, por lo que el Control de aproximación no tiene necesidad de ejercer sus funciones.

Las Zonas de Aeródromo abarcan los espacios aéreos que se ven desde las torres de control de los aeropuertos, por lo que los vuelos en ellas son siempre en condiciones de plena visibilidad; son por tanto espacios variables, pues dependen de la visibilidad del momento. De ahí que cuando la falta de visibilidad sea absoluta los despegues y aterrizajes, se efectúan bajo las órdenes del Control de aproximación, dejando por tanto de operar el de Aeródromo; este tiene por objeto regular los despegues y aterrizajes y la circulación por las áreas de maniobra y de aparcamiento. Las aeronaves son en todo momento controladas mediante comunicaciones radiadas o en su caso por señales visuales (aeronaves desprovistas de radio), siendo competencia del comandante de la aeronave, decidir el momento en que establece su comunicación con el Control, aunque siempre deberá hacerlo con la antelación suficiente, para que pueda recibir instrucciones sobre la entrada y circulación en el aeródromo.

---

(107) Citamos entre otros: M. Maurice LEMOINE: Rapport nº 223 au Congrès National de l'Aviation française de 1946; A. W. KNAUTH: Journal of Air Law and Commerce, pág. 161.

En el estudio de BEAUBOIS, del que hemos citado los precedentes autores, pueden encontrarse otros.

Con respecto a la responsabilidad del comandante de aeronave que sobrevuele estas Zonas de Control, en relación a las instrucciones y avisos que reciba del respectivo centro, entendemos que son de aplicación los mismos principios que antes dejamos expuestos al analizar el sobrevuelo en las Areas de Control (responsabilidad en función del desarrollo del vuelo: con y sin necesidad de instrumentos y de la peligrosidad que encierre para las aeronaves, el cumplimiento de aquellas comunicaciones).

Por último la Capa de Libre Circulación, comprende el espacio aéreo que se extiende debajo de las Regiones de Información y de las Areas de Control, desde el suelo hasta 300 metros. Debajo de las Zonas de Control no existe Capa de Libre Circulación, pues aquellas se extienden hasta el suelo. Como su nombre indica abarcan un espacio, en el que los vuelos son totalmente libres y en ellas sólo se puede volar en condiciones de plena visibilidad en una distancia de 1,5 Km. como mínimo, con la condición de que con visibilidades comprendidas entre 5 Km y 1,5 se ve el suelo o el agua desde la aeronave. Deben tenerse en cuenta además los mínimos de vuelo que vienen impuestos por disposiciones reglamentarias, en garantía de los terceros en superficie (f.g.: prohibición de sobrevolar a poca altura sobre multitudes, ciudades, etc.).

Como lógica consecuencia a esta libertad de circulación el comandante de la aeronave, se hace en todo momento plenamente responsable de la aeronave.

¿Qué ocurre cuando al seguir el comandante de la aeronave las instrucciones de los controles, se produce un accidente por un fallo imputable a estos servicios? Esta cuestión como observa BEAUBOIS (108) entra en el cuadro de la responsabilidad de los servicios públicos, con la distin-

(108) Op.cit.pág.241; véanse también: P.CHAVEAU en el estudio recogido en la REVUE GENERALE de L'AIR, nº 3/4-1953, y el art.de S.E.EASTMAN: La responsabilidad del GROUND CONTROL, en JOURNAL OF AIR LAW AND COMMERCE de julio de 1950 Citados por BEAUBOIS.

En la doctrina española: REGO FERNANDEZ (I): Responsabilidad por defectos en las ayudas a la navegación aérea. Comunicación presentada a las Primeras Jornadas Hispano-americanas de Derecho Aeronáutico celebradas en Salamanca y publicadas por esta Universidad, 1963.

ción doctrinal clásica de la falta personal y de la falta de servicio, que el Consejo de Estado francés tiende a restablecer en la práctica, admitiendo cada día más la coexistencia de las dos faltas. Participamos de esta misma opinión por entender que en ningún caso y menos en los accidentes aéreos -causa ordinariamente de gravísimos perjuicios- pueda desentenderse el Estado del mal funcionamiento de sus servicios; criterio que por otra parte tiene pleno fundamento legal en el ordenamiento español al declarar el art.40 de la ley de Régimen Jurídico de la Administración de 26 de julio de 1957 que "los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por el Estado de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que aquellas lesiones sean consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos"; esta doctrina ha sido igualmente admitida por el Tribunal Supremo español en sentencia de 15-XI-62.

b) El comandante de aeronave y el control de la empresa.

Al lado del control como servicio público de la navegación aérea, se ha venido paulatinamente implantando un servicio de control de la empresa, que tuvo su origen en América y va tomando también carta de naturaleza en las líneas aéreas europeas. Este control es conocido con los términos de dispatcher o control operacional de la empresa definido por la O.A.C.I. como "el ejercicio de poderes de con-

trol relativos a un vuelo a emprender, proseguir, cambiar de ruta o terminar" (dictamen final de la División OPS, 3ª sesión, 1949). En concreto sus funciones como representantes de la empresa aérea, tienden a vigilar, activar y asegurar la realización del viaje, conforme a los intereses de aquella, una vez garantizados los derechos que asisten al Estado sobre toda explotación aérea por razones de seguridad, y la plena autonomía del comandante para negarse a emprender el vuelo; así por ejemplo le corresponde antes del viaje vigilar y controlar las salidas de la aeronave para evitar injustificadas demoras, asegurar el máximo de carga y mínimo de coste de la explotación sin perjuicio de la seguridad del vuelo; durante la navegación seleccionar y aconsejar al comandante la ruta más oportuna a seguir, a la vista de los datos meteorológicos del momento y la carga del carburante; señalar el aeropuerto de aterrizaje para verificar la más rápida y eficaz reparación en el caso de averías mecánicas no graves ocurridas durante el vuelo, etc.

De lo se desprende que el dispatcher desempeña - funciones preferentemente técnicas, que han de ser ejercidas por una persona con grandes conocimientos meteorológicos, de navegación aérea y comerciales. Sus resoluciones, entendemos, no deben vincular al comandante nada más que en determinados casos, v.gr. suspensión o anulación del viaje, limitación de carga, etc., es decir sobre cuestiones que tengan una naturaleza técnico-comercial, siempre que de su cumplimiento no -

derive a juicio del comandante un peligro para la seguridad de la aeronave, confiada siempre en última instancia a su custodia. Y en consecuencia estimamos, que la responsabilidad del comandante será exigida en todos los casos en que se actúe con arreglo a sus plenas facultades de decisión, pasando en caso contrario la culpa correspondiente al control, es decir cuando aquél haya actuado cumpliendo las instrucciones o avisos que le facilitara este centro en uso de sus atribuciones.

c). El comandante y el pilotaje automático.

Aparte de los supuestos ya estudiados en que el vuelo instrumental se hace indispensable (nocturnidad, visibilidad nula, etc.), en el vuelo ordinario la labor del piloto en la conducción de la aeronave se hace cada día menos indispensable en función de los constantes adelantos de la técnica aviatoria; durante el recorrido de grandes espacios de vuelo su labor es en muchos casos meramente pasiva, como la de un instrumento más de abordo, consciente y plenamente responsable de la dirección aeronáutica, pero sin asumirla de hecho ya que son los propios mecanismos del aparato los que funcionan independientemente del piloto e imponen su propio modo de navegación; pues bien: ¿sobre quién debe recaer la responsabilidad si ocurre un accidente en esas circunstancias? Creemos que en todo caso deberá imputarse al comandante, puesto que él es el responsable de la dirección aeronáutica, que aquí se fundamentaría en la culpa "in eligendo" (por razón

de la elección voluntaria del momento en que sustituyó el propio pilotaje por el automático) o culpa "in vigilando" (en base a que la responsabilidad de la dirección aeronáutica recae sin solución de continuidad en el comandante), todo ello sin perjuicio de que el fallo instrumental que produjo el accidente no implicare otras responsabilidades (vicio de fabricación o culpa de tercero, etc.), problemas estos de indudable interés pero que escapan a los límites impuestos a nuestro trabajo (109).

B) Por incumplimiento de sus deberes como delegado de la Autoridad del Estado.-

En el ejercicio de los poderes-deberes sobre la comunidad viajante (poder de mando, disciplinar, etc.) así como en el desempeño de su cometido como funcionario público (sobre nacimientos, defunciones, etc.) entendemos que la responsabilidad gubernativa en que pudiera incurrir el comandante, recaerá exclusivamente sobre él, por ser funciones que desbordan las que desempeña en su condición de auxiliar de la explotación aérea y representante legal de otros intereses privados de la expedición. Con todo, debe tenerse

---

(109) Para un examen más amplio de esta materia, véase TAPIA SALINAS (Luis): "EL CONTROL DE VUELO AUTOMÁTICO Y LA RESPONSABILIDAD DE LOS PILOTOS". Revista de Ciencia Aeronáutica, Caracas; Nº 43, Junio 1958.  
Ibidem: Guldiman (Werner): "RUTINA DEL PILOTO Y SEGURIDAD DEL VUELO". Revista nacional Aeronáutica y Espacial, 1962.



en cuenta la prevención contenida en el art. 10 del convenio de Tokio, respecto a la irresponsabilidad del comandante por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en el Convenio (véase supra pág. 140 ).

### III. RESPONSABILIDAD CIVIL.

Dada la parquedad de textos positivos, tanto nacionales como internacionales que regulan precisa y específicamente esta materia, por fuerza tenemos que acudir en nu merosos casos a los principios generales del derecho, o a las normas del derecho civil o mercantil, particularmente a las del derecho marítimo que regulan la responsabilidad civil del capitán de buque, que en esta materia presenta face tas de indudable analogía con las que ofrece el comandante de aeronave.

Siguiendo el mismo orden expositivo que bosquejamos en los prolegómenos de este trabajo, pasamos seguidamente a analizar los distintos supuestos que pueden dar origen a la responsabilidad civil exigible al comandante de aerona ve.

#### A).- Dimanante de responsabilidad criminal

No presenta problema alguno tanto si surge en el cumplimiento de un contrato aeronáutico (v.gr.: en el trans porte aéreo) como si procede por daños a terceros en superficie o por abordaje. La responsabilidad civil se evaluará sin ningún límite, en función de los daños y perjuicios oca sionados por la infracción penal de que se trate, y será exi

gida directamente contra el comandante como responsable principal y subsidiariamente, en su caso, contra el explotador, bien ante el propio tribunal de lo penal en los países en que así se reconoce o con independencia de estos tribunales, ante la jurisdicción ordinaria civil como es la norma general.

B) Por daños a terceros en superficie o abordaje

Ante la concurrencia de exención de responsabilidad criminal por razón de caso fortuito o fuerza mayor, el legislador deja de exigir por regla general la correspondiente responsabilidad civil por los daños y perjuicios ocasionados. Una excepción a esta regla la encontramos (110) cuando se trata de daños ocasionados a personas o cosas en superficie, por accidente aéreo debido a aquellas causas. Tal excepción supone una aplicación del principio de la responsabilidad objetiva (111) reconocido para el transporte internacional en el Convenio de Roma de 29 de mayo de 1933, -

-----  
(110) Debe también señalarse que la responsabilidad objetiva se va abriendo paso en otros campos: v.gr. en accidente de automóvil que daña a terceros, como admite la ley española de 24 de diciembre de 1962, o la responsabilidad civil de las empresas derivada de accidentes laborales sufridos por sus obreros.

(111) Para un examen más amplio de la responsabilidad aeronáutica por daños a terceros, y en especial de los motivos que explican esta responsabilidad objetiva nos remitimos al estudio de LUIS AMERIGO CASTAÑO: "Los daños a terceros en la navegación aérea española". Publicación número 6, serie roja de la Sección de Derecho Aeronáutico del C.S.I.C.

adicionado con el Protocolo de Bruselas de 25 de septiembre de 1935 y reelaborado por el Comité Jurídico de la O.A.C.I. que lo presentó a la Conferencia Diplomática de Roma de 7 de octubre de 1953, en donde fue aprobado el nuevo texto vigente; para el transporte nacional, la mayoría de los países han reconocido también en su legislación interna el principio de la responsabilidad objetiva siguiendo la pauta del Convenio de Roma. En contrapartida, se fijan unos topes de responsabilidad distintos según los daños se hayan producido a personas o cosas, que no son del caso exponer, y cuya limitación se justifica como compensación de la responsabilidad objetiva.

Con respecto a la responsabilidad del comandante de aerocrave, consideramos que la correspondiente indemnización civil deberá serle exigida directamente cuando concorra en él a la vez la condición de explotador; por el contrario cuando ejerza sus funciones como auxiliar del explotador, deberá recaer en éste directa y principalmente aquella responsabilidad, por cuanto que el art. 9 del Convenio de Roma y las legislaciones nacionales que regulan esta materia, consideran al comandante (dependiente" según suelen decir los textos), en esta situación como una mera prolongación de aquél, sin perjuicio de las facultades de repetición, que pudieran reconocerse al explotador, por las disposiciones internas de cada país, según permite interpretar el art.10.

Por lo que se refiere a los abordajes (112) -materia que en principio el Comité Jurídico de la O.A.C.I. pensó incluir dentro del Convenio de daños a terceros- se encuentran en la actualidad desglosados y regulados en forma de Proyecto independiente según la redacción provisional -efectuado por aquel Comité Jurídico en su reunión de Montreal de 1954 (113).

El abordaje fortuito propiamente dicho no ha sido previsto en el Proyecto. Fuera del abordaje doloso o culposo, que se rige por las reglas de la responsabilidad, penal (con exclusión por tanto del beneficio de limitación de responsabilidad; art. 5 del Proyecto), se presume en principio como norma general la existencia del abordaje que pudiéramos denominar cuasi fortuito, "imputable" en común a las aeronaves colisionantes, dadas las dificultades de precisar ordinariamente cuál de ellas sea la responsable. El abordaje de esta forma considerado se rige con arreglo a los principios de la culpa indeterminada, y así el art. 6 nº 1 del Proyecto establece que cada uno de los operadores será responsable para con los otros por los daños por estos sufridos en la proporción en que la respectiva gravedad de sus culpas haya causado los daños".

- 
- (112) Sobre el concepto de abordaje aéreo, vid. PELLON RIVERO (R) en Revista de aeronáutica, abril de 1959 y JUGLART (M.de) en Revue trimestrielle de droit commercial, 1960 pág. 187 y ss.; con respecto a la legislación italiana: PIROZZO (Alfonso): "Le collisioni di aeromobile nel diritto della navigazione. Rivista Aeronautica, 1962"
- (113) Véase TEXTOS AEREOS INTERNACIONALES.; ob.cit. pág. 353

En el mismo art. 8, párrafo 3º del Proyecto se prevé sin embargo el caso de daños en superficie producidos fortuitamente (sin culpa de los operadores o de sus dependientes, dice el texto) como consecuencia del abordaje, y en este caso determina que "el operador que haya satisfecho obligatoriamente una indemnización por aquellos daños, puede reclamar de los operadores de las otras aeronaves ~~la~~ parte proporcional de la cantidad pagada que corresponda a la relación entre los pesos de las respectivas aeronaves". Como se observa en este supuesto se conjuga el principio de la responsabilidad objetiva por daños a terceros y la culpa indeterminada entre los causantes.

Pero en ningún precepto como ya indicamos se regula el verdadero abordaje fortuito o fuerza mayor que puede ocurrir v.gr.: cuando una aeronave accidentada en vuelo arrastra en su caída a otro aparato que vuela a menor altura en condiciones normales, o que al aterrizar o despegar - aborda a otra aeronave aparcada, supuestos en los que consideramos que la obligación de indemnizar debe recaer exclusivamente sobre el explotador de la aeronave abordante, que gozará de los beneficios limitativos de responsabilidad que se establezcan en el Convenio.

Expuestos los diferentes casos de abordaje no claramente doloso o temerariamente culposos, resta por advertir con relación a nuestro estudio que conforme a los arts. 3 y 8 párrafo 1º "in fine", "el operador solamente será respon-

sable cuando se pruebe que el daño fue causado por cula suya o de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones" y que según el art. 2 párrafo 3 "si, de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable, el dependiente (comandante de la aeronave en nuestro caso) del operador es responsable de los daños, tendrá derecho a invocar todas las excepciones y límites de responsabilidad oponibles por un operador de conformidad con este Convenio".

Dicha protección del dependiente por lo que se refiere a la limitación de responsabilidad tiene la finalidad -según observa el subcomité jurídico de la O.A.C.I. en su reunión de París de 1960 de evitar que un demandante pueda burlar en forma indirecta la limitación de responsabilidad que el Convenio prevé por lo que se refiere al operador. Así sucedería cuando el operador, en el contrato de servicio celebrado con su empleado, haya aceptado pagar las indemnizaciones que el último haya tenido que abonar.

#### COMPETENCIA.

a) ABORDAJE AEREO.- El art. 10 del Proyecto establece la competencia de los Tribunales del lugar donde ocurrieran los daños, o si el abordaje tuvo lugar en alta mar, ante los tribunales del Estado contratante donde el demandante tenga su domicilio, facultando no obstante a las partes para someterse a otros tribunales o al arbitraje de cualquier otro Estado contractante.

El Instituto de Derecho Internacional (114) en la sesión del 4 de septiembre de 1959 habida en la 27 comisión establece unas reglas más precisas:

1ª abordaje sobrevenido en el espacio sometido a una soberanía estatal: ley del lugar.

2ª abordaje fuera de una soberanía:

a) si las aeronaves tienen la misma nacionalidad, se aplicará la ley nacional.

b) si las aeronaves son de distinta nacionalidad:

-abordaje culposo: ley nacional aeronave abordada

-abordaje fortuito: ley del tribunal escogido

b) DAÑOS A TERCEROS EN SUPERFICIE.- Tanto en el convenio de Roma (art. 20) como las reglas del Instituto de D.I. antes citados, establecen el principio de competencia de la ley del lugar; el Convenio faculta también a las partes para acudir a cualquier otro tribunal o al arbitraje de otro Estado contratante.

c) DERIVADA DEL CONTRATO AERONAUTICO.-

En el estudio de la responsabilidad contractual - del comandante de aeronave, prescindimos de los posibles casos en que concorra también él la condición de explotador, porque en estos raros supuestos, la responsabilidad civil no presenta ninguna novedad ni interés doctrinal alguno ya que

-----  
(114) ANNUAIRE DE L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL, 1959, pg. 476.

desde hace largo tiempo se haya amplia y específicamente regulada en la Convención de Varsovia y en numerosas leyes nacionales y a ella se han dedicado numerosos artículos y comentarios doctrinales (115). Nos vamos a referir a la responsabilidad civil en que pueda incurrir el comandante de aeronave como auxiliar del explotador, derivada del desempeño de las funciones que como tal dependiente ejerce en la explotación aérea, sin perder ningún momento de vista la autonomía que goza en algunos casos al desempeñar tal cometido en razón a su función aneja de director responsable de la dirección aeronáutica, y que eventualmente pueda implicar para el comandante una responsabilidad directa y principal al margen del explotador, si bien advertimos desde este momento que siempre serán excepcionales estos casos.

Analizaremos los siguientes supuestos:

a') Por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea en accidente debido a caso fortuito.

El supuesto normal será el del contrato de transporte (daños y perjuicios ocasionados en las personas o mercancías transportadas), pero nada impide incluir otros supuestos de explotación aérea, v.gr.: fumigación, fotografía aérea, propaganda, etc. en que el servicio concertado en fa

---

(115) Sobre la responsabilidad contractual aeronáutica, véase el amplio estudio que el Prof. TAPIA SALINAS (Luis) dedica en su obra "LA REGULACION JURIDICA DEL TRANSPORTE AEREO", Madrid 1953, pág. 299 y ss.



vor del usuario quede anulado, interrumpido o solo cumplido parcialmente por razón del accidente. Pues bien: ni en el Convenio de Varsovia ni en las legislaciones nacionales se ha admitido hasta el momento la responsabilidad objetiva en base a tal accidente ni contra el explotador ni contra el comandante de la aeronave, por la aplicación del criterio tradicional según el cual el caso fortuito y la fuerza son causas excluyentes de responsabilidad en el derecho de obligaciones. Sin embargo la ley de Navegación Aérea española de 21 de julio de 1960, desviándose de la Ley de Bases de 1947 y del Convenio de Varsovia, ha establecido en el contrato aeronáutico el principio de la responsabilidad civil objetiva en la misma forma que hemos visto para los daños a terceros en superficie o culposos o el abordaje fortuito o indeterminado. Así lo expresa clara y tajantemente el art. 120 al indicar que "la razón de indemnizar tiene su base - objetiva en el accidente o daño y procederá hasta los límites que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto incluso en el de accidente fortuito y aún cuando el transportista operador y sus empleados, justifiquen que obraron con la debida diligencia."

Resta advertir, sin necesidad de mayores explicaciones que en estos casos la responsabilidad deberá recaer plena y directamente contra el explotador, el cual debe asumir este riesgo, en forma análoga a como vimos en la responsabilidad por daños a terceros en superficie.

b') Por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea, con motivo de los poderes que haya asumido el comandante al margen del explotador

Son aquellos casos en que el comandante desempeña las funciones que le concede la ley sobre las personas embarcadas (poder de mando, disciplinar, etc) o aquellas facultades que en ausencia del explotador ejerce con carácter autónomo como la de modificar en ruta o en una escala accidental la composición de la tripulación en caso de necesidad. En tales supuestos BEAUBOIS (116) estima que la responsabilidad civil que pudiera surgir por los daños y perjuicios a

-----  
(116) BEAUBOIS (ob.cit.pág. 255 y 256) pone dos ejemplos:

-desembarco por causa de indisponibilidad grave de un miembro de la tripulación y reclutamiento de otro que lo reemplace, tal como radio o mecánico navegante, con todas sus licencias en regla. Si en el curso del viaje, el sustituto, comete una falta profesional, será responsable civil el comandante, porque -dice el citado autor- el principio según el cual la fe es debida al título, que el comandante podría alegar para imputar la responsabilidad al explotador, válido en un dominio no aeronáutico no debe ser de aplicación en esta materia, ya que ni lo autorizan los textos ni los principios del derecho aéreo.

-accidente sobrevenido a un pasajero en una escala inopinada en donde el representante cualificado del explotador no estuviera como en las escalas regulares para hacerse cargo y responsabilizarse del pasaje. En semejantes circunstancias, incumbe evidentemente al comandante recomendar a los pasajeros no alejarse del aparato y confiar la vigilancia de esta pequeña comunidad a uno de los miembros de la tripulación, el cual actuará como un dependiente del comandante. En caso de accidente o de desaparición de un pasajero (cuenta el caso producido después de un aterrizaje forzoso de un avión en el África negra, en el que un pasajero habiéndose aproximado cerca de un río, fue atrapado por un cocodrilo) entiende que la responsabilidad deberá

comisionados a los usuarios de la aeronave, decididos al ejercicio de aquellas facultades, debe recaer directamente sobre el comandante, porque ninguna relación tiene con el ejercicio de las funciones o cumplimiento de los deberes que le encomendó el explotador. Disentimos de esta opinión por entender que en todo caso cabe una referencia aunque sea mediata al explotador con quienes concertaron el correspondiente contrato los usuarios, y por tanto continuará siendo siempre responsable civil sin perjuicio de la facultad de repetición contra el comandante y la correspondiente responsabilidad gubernativa que en su caso proceda exigir a éste. Similar criterio al nuestro adopta DANTE GAETA (117).

c') por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea debidos a faltas simplemente aeronáuticas (no penales) cometidas por el comandante en el ejercicio de

-----  
serle exigida al comandante, según deduce del art.1384 del Código francés y del art. 5 del Proyecto de Convenio del Estatuto del comandante de aeronave que establece que los poderes del comandante finalizan al término del viaje cuando la aeronave, los pasajeros y el cargamento han sido respectivamente puestos a disposición del representante del explotador o de cualquier otra autoridad cualificada".

(117) DANTE GAETA: "Il Comandante di Aeromobile", Rivista del Diritto della navigazione, 1956, Vol. XVII, parte 1ª, pg. 221.

Considera este autor que mirando estos poderes a proteger y asegurar la vida y los servicios de a bordo, se reflejan en el buen éxito de la expedición de la cual el explotador es siempre responsable; de ahí que si el ~~explotador~~ comandante comete alguna falta que ocasiona daños a los partícipes en la expedición, el explotador no puede quedar inmane de responsabilidad a tenor del art. 878 del Código de la Navegación italiano.

las funciones que desempeña como auxiliar técnico del explotador.-

Entendemos por faltas aeronáuticas, aquellas que se cometen en la conducción técnica de la aeronave (v.gr.: maniobra de despegue o aterrizaje defectuosa, irregularidades, negligencias, retrasos en la realización del viaje aéreo, etc.) que produzcan daños o perjuicios en la aeronave, pasaje o cargamento y no sean debidas al dolo o a la impericia o negligencia o temeridad criminales del comandante.

El problema que se nos presenta aquí es también el de averiguar si en relación a los usuarios, asume el comandante una responsabilidad civil personal, distinta a la del explotador y puede como tal ser demandado ante los tribunales o si su responsabilidad, por el hecho de ser auxiliar ha de ser cubierta por el explotador. Sobre la solución de este problema no hay unanimidad entre los autores que le han prestado atención, ni tampoco en los Convenios Internacionales (en especial el de Varsovia) o en las leyes nacionales que regulan la responsabilidad del explotador o del comandante existen normas claras y precisas sobre el particular. BEAUBOIS (118) considera que la falta de acuerdo doctrinal sobre este punto obedece a la imprecisión de los términos de la Convención de Varsovia. En favor de la tesis de la responsabilidad de los "preposés" (y por tanto del comandante) están según señala dicho autor K.M. BEAUMONT (119)

(118) Op.cit.pág.258

(119) Journal of Air Law and Commerce, 1949, pág.395.

BUCHER (120), RIESE (121) y KAMINGA (122), fundándose en que el art. 22 de la Convención de Varsovia que fija los límites de la responsabilidad no menciona nada más que al transportador, mientras que los arts. 20 y 25 al enunciar el primero los casos de irresponsabilidad y el segundo los de limitación mencionan a la vez al transportador y a los "preposés". Por ello estos autores razonando "a contrario", entienden que conforme al art. 22 el término "preposé" no es cubierto por el de transportador.

Creemos, no obstante, que debe rechazarse tal interpretación y aplicar a esta cuestión la solución aceptada por otros autores como LEMOINE (123), que afirma la total identificación del explotador y dependiente, como se puede observar en el art. 20 de la convención de Varsovia. Tal doctrina se fundamenta no ya en los viejos principios de la culpa "In vigilando" o "in eligendo", porque el explotador aunque ciertamente designa libremente al comandante, tal nombramiento debe recaer por precepto legal entre quienes reúnan unas condiciones previamente establecidas que garantizan

---

(120) Le Statut juridique du personnel navigant de l'aéronautique civil. Lausanne, 1949, pág. 36.

(121) Luftrecht, pág. 441.

(122) Ob.cit. pág. 91

(123) LEMOINE, Traité de Droit Aérien. Paris, 1953, pág. 559. Véase igualmente: DANTE GAETA: "Il Comandante di Aeromobile. Rivista del Diritto della navigazione. 1956, Vol. XVII, parte 1ª; pág. 221.

su idoneidad psico-física y técnica, y porque las circunstancias y lugares por donde se realiza la navegación aérea impide una constante vigilancia del explotador. Son de aplicación a la navegación aérea las mismas consideraciones que hace GARRIGUES (124) cuando -siguiendo la teoría de RIEPERT- dice respecto a la navegación marítima: "Es más justo pensar en estos casos se trata simplemente de una extensión de la responsabilidad personal. Se debe responder de los peligros creados por la culpa ajena, cuando se está al frente de una explotación capaz de engendrar un riesgo. El naviero que en vía lejos un buque, fuente de peligros para terceros, introduce en los peligros de la navegación un riesgo nuevo. Lanza al mar actividades de las cuales no puede conservar los hilos, pero a las cuales ha dado su primer impulso. Debe soportar la eventualidad de los riesgos que son suyos, porque pertenecen a la empresa y debe responder del perjuicio que pueda derivarse de sus faltas. El naviero responde de las -faltas de su capitán, como responde todo jefe de empresa de las faltas de sus empleados". Tal responsabilidad, creemos es además consecuencia del principio "cuius commoda, eius in commoda": quien obtiene los beneficios debe también correr con los riesgos.

-----

(124) GARRIGUES (Joaquín). Curso de Derecho Mercantil. Tomo II 3ª edición, pág. 669. Madrid 1958.

Por otra parte la identificación entre explotador y dependiente es criterio plenamente admitido por la I.A.T.A. y por la Comisión Jurídica de la O.A.C.I. encargada de la revisión de la Convención de Varsovia como advierte BEAU BOIS (125).

En compensación a esta responsabilidad directa - del explotador la Convención de Varsovia, establece el principio de la limitación(art.22) y en la primitiva redacción del artículo 20 se excluía en el párrafo 2º tal responsabilidad, cuando se trataba de transporte de mercancías y equipajes si se probaba que el daño provenía de falta aeronáutica, criterio bastante poco acertado, ya que a nuestro parecer no había fundamento alguno para admitir tal excepción: Por ello entre las modificaciones del Protocolo de La Haya de 8 de septiembre de 1955, se suprimio con buen criterio el mencionado párrafo.

Para evitar que la acción de resarcimiento por - parte de los demandantes perjudicados se dirigiera primeramente contra el comandante de aeronave al que la Convención de Varsovia no había concedido ninguna limitación, el citado Protocolo de La Haya de 1955 añadió el art. 25-A; le concede tal beneficio siempre que pruebe que actuaba en el - ejercicio de sus funciones, señalando que el total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes

tes, en este caso, no excederá de dichos límites y que no puede ser invocado el beneficio de la limitación cuando los daños han sido causados con mala fe o temeridad.

d') Por faltas meramente comerciales cometidas por el comandante.

Considerado el comandante como auxiliar del explotador puede concertar a nombre de éste, cualquier negocio jurídico mercantil en base a las facultades expresas de representación voluntaria que aquél le haya conferido, supuesto que aunque excepcional -dada la existencia de órganos específicos de la explotación aérea dedicados a tal fin y el carácter eminentemente técnico de la misión del comando, conviene tener también presente en nuestro análisis pormenorizado de las diversas y complejas situaciones jurídicas en que puede encontrarse el comandante.

Por otra parte si tenemos en cuenta su condición de jefe de la expedición aeronáutica, en conexión con su carácter de auxiliar del explotador, observaremos que al margen de aquellas facultades de representación voluntaria, es posible que el comandante esté revestido de otras determinadas facultades legales comerciales, asimismo representativas del explotador, que le son concedidas en interés del cargamento y seguridad de la expedición aérea.

Finalmente al comandante de aeronave se le encomiendan la custodia y conservación del cargamento, no en ca



lidad de representante del cargador sino como auxiliar también del explotador; y para el desempeño de tal misión se haya provisto de las correspondientes facultades mercantiles y en correspondencia se le exigen otras obligaciones también especiales.

De ahí que en el estudio de la responsabilidad civil que pudiera deducirse de las faltas que pudiera cometer el comandante en el desempeño de tales funciones mercantiles, distinguiamos los tres siguientes casos:

1º.- En el ejercicio de los poderes de representación voluntaria que le haya conferido el explotador.

Dado el carácter estrictamente mercantil de estas facultades y la naturaleza igualmente mercantil del mandato representativo del que derivan, y teniendo en cuenta asimismo que siempre será excepcional la asunción de tales facultades por el comandante, consideramos innecesario extendernos en el análisis de este supuesto. Al no existir problema alguno del derecho aéreo, basta con remitirnos a la doctrina general del derecho mercantil y civil sobre la materia.

Creemos, no obstante, de interés señalar que cuando estas facultades le sean expresamente conferidas en relación a las necesidades de la navegación (v.gr.: reparación de averías, avituallamiento de combustibles, etc.) deben entrar en juego las mismas normas que regulan el ejercicio de

análogas facultades por el capitán del buque: todas las operaciones comerciales que realice el comandante en favor de la aeronave, aunque se hubieran efectuado desbordando las facultades de representación que se confirió al explotador, deben ser consideradas dentro de estas facultades representativas y por tanto obligar a éste (126).

2º En el ejercicio de las facultades legales de representación. -

Las facultades representativas que algunos ordenamientos y el proyecto de Estatuto del Comandante de aeronave conceden a éste, vienen impuestas, conforme ya vimos, <sup>(127)</sup> por exigencias de la seguridad de la navegación aérea e interés del cargamento, razón por la cual se distinguen de cualquier otro tipo de representación del derecho común y sólo encuentran precedente en análogas facultades concedidas al capitán de buque, que han sido objeto de reiterada atención por los especialistas de derecho marítimo y cuya doctrina nos servirá de guía en nuestro análisis; estas facultades se le conceden al comandante, siempre que el explotador o su delegado no

---

(126) Véanse arts. 586 y 588, párrafo segundo del Código de comercio español y la doctrina a este respecto de CARRIGUES (op.cit. pág. 665 y 666) relativa a supuestos análogos del capitán de buque, punto de vista que será tenido nuevamente en cuenta en el resumen de este apartado

(127) Vid. supra. pág. 86 y ss

pueda intervenir directamente o ser consultado, lo cual plantea el problema de la prueba de esta circunstancia que después analizaremos.

El problema general que hemos aquí de intentar resolver es el de averiguar qué responsabilidad contrae el comandante, frente a terceros y frente al explotador, por el ejercicio de estas facultades de representación legal, así como la cuestión correlativa acerca de las consecuencias jurídicas que implique para el explotador las decisiones adoptadas por el comandante en el desempeño de tales facultades.

La respuesta es fácil y sencilla: supuesto que el comandante está facultado por la ley para adoptar por sí tales decisiones o realizar determinados actos jurídicos, se desprende como lógica consecuencia que sus efectos deben recaer sobre el empresario por cuanto que aquél actúa en calidad de empleado o auxiliar suyo. Es la ley la que al confiarle tales facultades, atribuye también tácitamente sus efectos al principal siempre que el comandante haya actuado dentro de los márgenes de competencia y en las circunstancias previstas por el legislador. Así "no podrá como determina el art. 4 del Proyecto de Convenio Internacional- sin mandato especial vender la aeronave ni gravarla con hipoteca u otros derechos de la misma naturaleza", y el negocio jurídico de que se trate será nulo, sin fuerza de obligar para el explotador. En los demás supuestos reconocidos por la ley aunque esta no hable expresamente del explotador, los terceros debe entender que concuerdan con éste, puesto que el co

mandante, aunque ejercita unas facultades que le concede la ley lo hace como un "alter ego" de aquél. La medida de la observancia de los límites impuestos al comandante y la apreciación de las circunstancias en que se ejercitan tales facultades, es tarea que corresponderá al juez y en principio se presume la representación legítima del comandante; así para eximirse de los efectos jurídicos a que dé lugar las decisiones del comandante, le incumbe el explotador en el Código de la Navegación italiano (art. 892) la carga de la prueba de que los terceros con los cuales contrató el comandante tenían conocimiento de la presencia del mismo explotador o su delegado en el lugar y tiempo del contrato, con los poderes necesarios (128)

Con objeto de precisar las consecuencias jurídicas que se desprenden de la solución que acabamos de señalar, establecemos a continuación las siguientes distinciones

(128) Adviértase que aquí se aplica el principio de la accesibilidad concreta del explotador tomado del derecho marítimo que no es seguido unánimemente en todas las legislaciones; así nos dice GARRIGUES (ob.cit. pág. 661) "en el sistema germano se estima que siendo difícil a los terceros el dato de la residencia del naviero y de su concreta accesibilidad, es preferible sustituir este criterio por el de la inaccesibilidad abstracta en el sentido de configurar diversamente el poder del capitán según el buque se encuentre en el puerto de matrícula o fuera de él y sin considerar si, en el caso concreto, el naviero estaba presente o era accesible. En el sistema latino el ámbito de poderes del capitán depende del dato de la residencia del naviero o de su apoderado en el puerto en el que el buque se encuentre. Este es el sistema que inspira los preceptos del código de comercio español y del código de la navegación italiano según hemos visto"

tomadas de supuestos análogos formulados por la doctrina - del derecho marítimo con respecto al capitán del buque(129); las reglas que fijamos son válidas también en determinados casos en la representación voluntaria.

-Responsabilidad del comandante y explotador frente a terceros.-

a'') Cuando el comandante actúa como auxiliar del explotador y con conocimiento de su condición por los terceros y dentro de los límites de representación, la responsabilidad será cubierta directamente por el explotador.

b'') Cuando actúa en las mismas circunstancias d del supuesto anterior pero desbordando sus facultades representativas volvemos a distinguir:

-si el tercero justifica que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio de la aeronave, responderá directamente el explotador, a menos que se trate de actos expresamente prohibidos al comandante y siempre que el explotador no pruebe que él o su delegado se encontraban en el lugar y tiempo del contrato.

-cuando los terceros no puedan justificar ninguna de las condiciones precedentes, no responderá el explotador a menos que éste hubiera ratificado aquellos actos de extralimitación.

-----  
(129) Véase, v.gr.: en la doctrina española GARRIGUES: Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, 2ª ed. pg. 665 y ss.; URÍA (Rodrigo). Derecho Mercantil, Madrid, 1958, pg. 756; FARINA QUITIAN (Francisco): Derecho Marítimo, Madrid, 1955; pg. 271 y ss.

c'') Cuando el comandante no actúa como auxiliar del explotador, sino en su propio nombre comprometiendo su responsabilidad es obvio que sobre él recaerá plena y directamente los efectos del contrato.

-responsabilidad del comandante frente al explotador.-

No rigen en todo caso las normas generales de la representación, sino que entran también en juego los principios propios del derecho aéreo, y las normas que regulan las relaciones de dependencia en el orden interno de la explotación aérea entre explotador y comandante (130). Así entendemos, que para <sup>que</sup> el explotador pueda accionar contra el comandante se requiere -supuestos los casos en que por haber quedado obligado directamente por la actuación del comandante haya tenido que satisfacer lo debido a los terceros- que el comandante al desbordar las facultades que le fueron concedidas haya lesionado los intereses de la explotación aérea, pues en otro caso v.gr.: si la aeronave quedó mejorada en relación a los gastos, ninguna acción debe reservarse contra él el explotador.

32.- Como encargado de la custodia y conservación del cargamento.

Puesto que respecto al cargamento el comandante

(130) GARRIGUES, ob.cit. pág. 667.

no es un representante del cargador sino un simple depositario accidental la misión que le corresponde no es otra - sino la de vigilancia, custodia y conservación durante el viaje de los efectos embarcados. Aunque alguna legislación (v.gr.art.16 de la ley francesa de 4 de abril de 1953) atribuye al comandante el carácter de consignatario, institución típica del derecho marítimo entendemos que sólo interpretando con excesiva amplitud la misión que le corresponde al comandante de aeronave en relación al cargamento, puede llevarnos a una asimilación de ambas figuras. Ciertamente que en algunos casos a falta de otro representante más cualificado de la explotación en los aeropuertos de carga y descarga, puede asumir las funciones ordinariamente asignadas a éste (asegurar la carga y descarga de las mercancías, cumplir con las formalidades exigidas, poner el cargamento en manos de los destinatarios y exigirles el pago debido por éste al explotador, etc.), pero tales funciones serán siempre excepcionales. El papel ordinario del comandante es como antes indicamos vigilar la conservación de la carga por cuenta del explotador de quien depende por razón de su condición de auxiliar, pero no como representante del cargador, ya que como observa DANTE, las mercancías se le confieren como a un mero detentador y sus funciones se concretan en definitiva a cumplir meras operaciones materiales (131), por

(131) DANTE GAETA, ob.cit. pág. 232.

Entre la más reciente bibliografía sobre la mate-

esí o por medio de otros miembros de la tripulación. Al margen de esa misión del comandante deben también señalarse - sus funciones como jefe máximo de la expedición aérea, que le confieren la facultad de autorizar o prohibir el transporte de determinadas mercancías, y en su caso arrojar las que puedan suponer un peligro grave para la seguridad de la aeronave.

En el ejercicio de las funciones que le son confiadas al comandante con respecto al cargamento, entendemos que en todo caso la responsabilidad civil recaerá directamente sobre el explotador y se regirá con arreglo a los - principios de la responsabilidad tradicional ex recepto. - Queda <sup>salvo</sup> la facultad de repetir contra el comandante, bien en la vía civil o mediante el oportuna sanción laboral, cuando la responsabilidad del explotador derive del manejo culposo o negligente del cargamento objeto del contrato aeronáutico de que se trate.

-----  
ria debebán tenerse en cuenta:

-POULANTZAS, N.M.: "Los esfuerzos para unificar la responsabilidad del conductor del cargamento aéreo en las leyes nacionales. Justicia griega, octubre 1961 pág. 841 y ss. (en lengua griega).

-GOFF, Marcel le: "La responsabilidad del conductor del cargamento aéreo". INTERNATIONALE TRANSPORT-ZEITSCHRIFT, 1962; pág. 1727 y ss. (primera parte).

-LESTANG, Gastón de: "Garde et preposition a propos du capitaine de navire et du commandant d'aeronaf Paris, 1963.



COMPETENCIA.- Los litigios que se originen con motivo de las faltas comerciales deberán ser ventilados ante los Tribunales de comercio siguiendo las normas generales del Derecho Internacional Privado en defecto de que se convengan normas específicas en el futuro Estatuto.

#### IV.- RESPONSABILIDAD LABORAL.

Es materia de escaso interés aeronáutico, ya que hace referencia fundamentalmente a los deberes personales dimanantes del contrato de trabajo (obediencia, fidelidad, lealtad, laboriosidad, etc.), por lo que consideramos innecesario extendernos en su análisis, y nos remitimos a las normas y principios generales del trabajo (reglamentaciones de empresa, convenios colectivos, normas sociales de protección al trabajador, etc.); cuando el incumplimiento de los deberes laborales implique otra responsabilidad (penal, civil o gubernativa) serán también de aplicación las normas correspondientes a tal responsabilidad, sin perjuicio de la que sea exigida en materia laboral.

#### LEGISLACION ESPAÑOLA

No existe en España una norma especial que comprenda el estatuto personal del comandante de aeronave, y en consecuencia no se ha regulado con unidad de criterio y con la precisión que fuera de desear la materia que nos ocupa.

La promulgación de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, mediante la que se articula parcialmente la Ley de Bases de 27 de diciembre de 1947, ha supuesto, sin duda alguna, un verdadero avance en la tarea de proveer

de normas positivas uniformes y coherentes al desarrollo de aquella navegación, y entre sus preceptos encontramos algunos dedicados específicamente al comandante de la aeronave, aunque sigue manteniéndose la dispersión y la falta de sistema en el articulado referente a la culpa y responsabilidad de esta primerísima figura del tráfico aéreo. Por otra parte al dejar para una segunda fase la preparación de otro proyecto comprensivo de las disposiciones penales, el ámbito de la ley se restringe a la responsabilidad gubernativa del comandante y a sentar los principios generales de responsabilidad civil del explotador y sus dependientes, quedando por el momento huérfana de una regulación propia y específica la materia concerniente a la responsabilidad criminal del personal aeronáutico, de ahí que en defecto de tal regulación, continúen aplicándose los escasos y poco adecuados preceptos contenidos en el Código Penal Común o en el Código de Justicia Militar que establece también las normas relativas a competencia y procedimiento (132).

El art. 60 de la Ley de Navegación aérea establece el principio general de responsabilidad del comandante de aeronave al señalar que "será responsable de la aeronave y su tripulación, de los viajeros y equipajes, de la carga y del correo desde que se haga cargo de aquella para emprender el vuelo, aunque no asuma su pilotaje material.

Tal fórmula, como antes señalábamos (vid supra, -pág. 14) tiene escaso rigor técnico-jurídico, puesto que no hace distinción alguna entre los varios y complejos supuestos de responsabilidad que pueden imputarse al comandante y parece redactada -como advierte la sección de Derecho Aeronáutico al comentar el precepto -en términos un tanto absolutos "a no ser que la finalidad del precepto se limite a fijar los momentos en que dicha responsabilidad comienza y finaliza; porque la actuación del comandante pueden, en determinados supuestos, verse afectada por la necesidad de obedecer las instrucciones emanadas del Servicio de Control de Tránsito Aéreo" (133).

Por otra parte la terminología empleada se presta a confusión, dada la doble interpretación que puede hacerse sobre el texto, ya que es posible entender que la responsa

---

(132) Para un examen más amplio de esta materia, puede verse nuestro estudio: "REGIMEN JURIDICO PENAL Y PROCESAL DE LA AERONAVE EN ESPAÑA", en Revista española de Derecho Militar, nº 13, pgs. 27 a 95.

(133) Comentarios a la Ley de Navegación Aérea española de 21 de julio de 1962. Madrid 1962, pág. 94.

bilidad del comandante puede derivar tanto de los daños sufridos por la aeronave, tripulación, pasaje o cargamento, como de los daños ocasionados por estos elementos (134)

Teniendo en cuenta las precedentes consideraciones y siguiendo el mismo orden sistemático del que nos hemos valido para exponer los distintos supuestos de responsabilidad que se pueden imputar al comandante, señalamos a continuación las correspondientes normas que regulan esta materia.

#### I.- RESPONSABILIDAD CRIMINAL.

1. Código Penal común. No ha sido pródigo el Código de 19 de julio de 1944 en la admisión de normas referidas al hecho de la navegación aérea, criterio legal que se ha mantenido en las ulteriores revisiones, dejando sin continuación la valiosa obra realizada a este respecto por el Código de 1928. Ni uno sólo de sus preceptos alude expresamente al comandante de aeronave; con una amplia interpretación, podríamos encajar esta figura en el art. 122 que al tipificar una de las modalidades del delito de traición castiga al "español que dentro o fuera de la Nación suministrase a las tropas enemigas, sediciosas o separatistas, aeronaves u otros medios directos y eficaces para hostilizar a España" o el art. 139 que configura el delito de piratería.

Con respecto a la culpa aeronáutica, no existe tampoco ninguna disposición específica; el código penal común se limita a exponer en la parte especial algunos delitos -culposos, entre los cuales no se comprende ningún delito típicamente aeronáutico, al mismo tiempo que introduce una fórmula de alcance general como la del art. 565 dentro de la cual, la práctica judicial ha venido incluyendo la imprudencia aeronáutica (temeraria o simple de infracción de reglamentos) siempre que en todo caso se haya ocasionado un daño efectivo y concreto, ya que no es posible encuadrar en tal precepto el delito de peligro.

-----  
(134) Fórmula similar fue adoptada por el Proyecto de Convenio Internacional, referente al Estatuto del Comandante elaborado por la XV sesión de C.I.T.E.J.A. celebrada en noviembre de 1946 en el Cairo, y eliminada en la siguiente redacción elaborada por el comité jurídico de OACI en su reunión de febrero de 1947 en París, fruto quizá de la certeza crítica a que fue sometido el Proyecto del Cairo por CHARLIER (R.E.) Véase "Le comandante d'aeronef en DROIT PRIVE", Revue Generale de l'Air, nº 1 - 1947, págs. 25 y ss.

2.- La Ley de Base de 27 de diciembre de 1947=r sienta las Bases de lo que habrá de ser el futuro Código Penal de la Navegación Aérea -actualmente en trámite muy avanzado de ejecución- con una regulación amplia, detallada y específica del delito aeronáutico; así en la Base 20ª aparecen numerosas infracciones imputables singularmente al comandante de aeronave entre las cuales cabe incluir también las de peligro e igualmente normas típicamente aeronáuticas referentes a penalidad y competencia, regulada esta última hasta el momento en el vigente Código de Justicia Militar.

#### COMPETENCIA.-

Las leyes penales comunes, no contienen normas e específicas respecto a la competencia, penal aérea. Conferida esta competencia, por razón del lugar, a la jurisdicción militar, el Código castrense de 1945, sin llegar a las precisiones que contenía el derogado Código Penal común de 1928, determina en líneas generales el ámbito de esta jurisdicción en su art. 9, apartado c), al señalar que se extiende;

"al espacio aéreo sujeto a la soberanía nacional, a bordo de las aeronaves, tanto estacionadas en campos o aguas españolas como en su marcha por el expresado espacio, incluso en las mercantes extranjeras que antes de pasar la frontera aterricen dentro de la Zona española o dañen a seres, cosas o intereses de éstas, y en las demás aeronaves nacionales sin perjuicio de las excepciones que por las leyes especiales o tratados internacionales puedan establecerse para conocer de los delitos o faltas ejecutados en aparatos, misiones o lugares de la navegación aérea civil o en determinados casos, y de poder entregar a los agentes diplomáticos o consulares respectivos al personal extranjero que delinquire exclusivamente en los aparatos a que esté abscrito".

La Ley de Navegación aérea, desarrollando el principio de soberanía sobre el territorio y su mar territorial, reconocido en su art.1, dispone en su art. 7 que "las aeronaves extranjeras, mientras se hallen en territorio de soberanía española o en espacio aéreo a ellas sujeto, les serán aplicadas las disposiciones penales, de policía y seguridad públicas vigentes en España".

Conforme al art. 6 de dicha Ley, también estarán sujetas a las leyes españolas, las aeronaves civiles españolas cuando vuelen por espacio libre e incluso cuando se hallen en territorio extranjero, o lo sobrevuelen, si a ello no se opusieran las leyes de policía y seguridad del país subyacente.

Al no existir en nuestra legislación un estatuto

jurídico particular para el comandante de aeronave, no existe tampoco una regulación específica de la competencia sobre los delitos cometidos por el comandante a bordo de la aeronave, por lo que deben considerarse plenamente aplicables en esta materia los preceptos indicados.

## II.- RESPONSABILIDAD GUBERNATIVA.

El art. 156 de la Ley de Navegación Aérea enumera en forma indiferenciada un amplio conjunto de infracciones administrativas imputables al comandante de aeronave, en su capacidad de encargado de la dirección aeronáutica, es decir como conductor de la aeronave y jefe de la expedición aérea. Dice así el mencionado precepto: "Incurrirá en multa hasta 10.000 ptas. suspensión o pérdida de título aeronáutico, el Comandante de Aeronave que incurra en alguno de los casos siguientes:

Primero.- Tripular la aeronave sin llevar las licencias de personal en forma reglamentaria.

Segundo.- Permitir a sus subordinados que presten servicio hallándose en estado de embriaguez alcohólica o es tupefacientes.

Tercero.- Permitir la intervención en operaciones de vuelo a persona ajena a la tripulación.

Cuarto.- Abandonar la aeronave, su carga o pasaje antes de la terminación del viaje.

Quinto.- Prescindir de los servicios o instalaciones de ayuda a la navegación que sean de utilización obligatoria o necesaria.

Sexto.- Incumplir las órdenes que reciba emanadas de los Organismos de policía de la circulación aérea.

Séptimo.- Volar sobre zonas prohibidas, realizar vuelos acrobáticos, rasantes u otros que contravengan lo dispuesto en los Reglamentos.

Octavo.- Realizar vuelos de prueba o demostración sin el debido permiso.

Noveno.- Transportar cadáveres o enfermos mentales o contagiosos sin la debida autorización.

Diez.- Permitir el uso de aparatos de fotografía aérea a bordo de la aeronave en vuelo sin la debida autorización.

Once.- Arrojar o permitir que se lancen objetos o lastre desde la aeronave en vuelo sin causa justificada.

Doce.- No poner la debida diligencia en las operaciones de búsqueda y salvamento.

Trece.- Empezar el vuelo sin la presentación y autorización del plan correspondiente o variarlo después sin justificación.

Catorce.- Iniciar el vuelo con exceso de carga o con mala distribución de la misma sin riesgo para la seguridad de la aeronave.

Quince.- Realizar el vuelo sin cumplir las disposiciones reglamentarias sobre aduana, policía y sanidad.

Dieciséis.- No aterrizar cuando se le ordene o verificar sus entradas o salidas de territorio nacional por aeropuerto no aduanero.

Diecisiete.- No presentar, después de aterrizar, la documentación reglamentaria a las autoridades del aeropuerto.

Se observa que el legislador se ha pronunciado en favor de una determinación casuística y detallada de las posibles faltas a cometer por el comandante, con el riesgo que implica la adopción de tal criterio, ya que siempre será posible localizar alguna infracción no tipificada en el precepto transcrito, si bien previendo quizás tal contingencia faculta a las autoridades competentes para sancionar conforme al art.158 "cualquier otra infracción de las disposiciones de esta ley o de sus reglamentos" según su prudente arbitrio".

Como hacen notar los comentaristas a esta Ley, también se echa de menos entre las sanciones previstas en el art.156, la de apercibimiento que "para un comandante de aeronaves es ésta una sanción que, sin suponer grave corrección o efectos importantes, tiene un valor moral y profesional elevados" y algunas anomalías como la del número 12 cuando se trata del "exceso de carga o mala distribución de la misma sin riesgo para la seguridad de la aeronave", por ser un caso que difícilmente puede darse, pues tanto el exceso de carga como la defectuosa distribución han de tener siempre riesgo para la aeronave" (135)

(135) COMENTARIOS A LA LEY ESPAÑOLA DE NAVEGACION AEREA; ob. cit. pág.233.

-Por otra parte -añadimos nosotros- en la Ley se omite la mención de la posible responsabilidad subsidia

### III.- RESPONSABILIDAD CIVIL.-

#### A) Diámetro de responsabilidad criminal.-

Son de aplicación las normas generales establecidas en el Código Penal común (arts. 19 a 22 y 101 a 111). No existen reglas especiales para delimitar la responsabilidad principal civil en la navegación aérea, ni tampoco se han recogido las que formulábanse en el art. 78 del código de 1928 respecto a la responsabilidad subsidiaria en materia de transporte (136). El vigente código penal no obstante, admite una fórmula amplia y genérica, que puede ser susceptible de aplicación en el derecho penal aéreo al extender dicha responsabilidad en el art. 22 a "las empresas dedicadas a cualquier género de industria, por los delitos o faltas en que hubiesen incurrido sus dependientes en el desempeño de sus obligaciones o servicio".

#### B) Por daños a terceros en superficie o abordaje

##### A. Por caso fortuito o fuerza mayor .

la responsabilidad, por daños a terceros en superficie viene recogida en los arts. 4, 119 y 120 M se establece -

ria en que puede verse envuelto al comandante, por la comisión de faltas gubernativas de terceros, en algunos singulares casos, como es en el supuesto de sanciones impuestas a los viajeros y tripulantes por no realizar los manifiestos debidos (tabaco, etc.), conforme a las Ordenanzas de Aduanas (véase, supra, pag. 153).

- (136) Dice así el art. 78 : "La responsabilidad civil alcanza, en defecto de que la haga efectiva el responsable criminal en materia de transporte (se incluía también el aéreo) : a las empresas y particulares dedicados industrialmente a la construcción y reparación de aparatos motores y vehículos para el transporte, y a los transportes mismos, por los accidentes originados de la impericia o carencia de condiciones necesarias de las personas empleadas en la construcción, conservación, manejo y dirección de dichos aparatos, motores o vehículos, por la negligencia u omisión de dichos empleados en la reparación inmediata de los desperfectos o averías sufridos por aquéllos con anterioridad y que hayan podido producir el accidente o ser causa de la mayor gravedad que éste revista. Si la causa es debida a deficiencia o mala calidad de los materiales empleados, la empresa o el industrial será directamente responsable, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pueda alcanzarla".

ce con carácter plenamente objetivo en base al daño ocasionado (art.120) y como contrapartida a la obligación de los dueños de los bienes subyacentes de soportar la navegación (art.4). La indemnización procederá por todo daño causado a personas o cosas que se encuentren en la superficie tanto por la acción de la aeronave en vuelo o en tierra como por cuanto de ella se desprende o arroje (art.119); será limitada (con distintas sumas-límite según el daño se haya ocasionado a personas -se incrementará en un 20% las indemnizaciones establecidas para cada caso en el transporte de viajeros (art.119, penúltimo párrafo en relación con el art. 117) -o cosas, y en función del peso de la aeronave (art.119)

Tales limitaciones operan como compensación al carácter objetivo de la responsabilidad, pues proceden en cualquier su puesto, no sólo en caso de accidente fortuito, sino también en los accidentes debidos a fuerza mayor, dada la absoluta generalidad del precepto, significando por tanto una ampliación de la responsabilidad objetiva que también ha sido reconocida en el art. 32 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado de 20 de julio de 1957, aunque excluye la fuerza mayor.

Resta por advertir, a nuestro propósito que esta responsabilidad será sólo exigida directamente contra el comandante de aeronave cuando reuna a la vez la condición de explotador, puesto que en el caso de desempeñar su cometido como auxiliar -hipótesis normal- recaerá sobre el explotador (transportista u operador según el texto de la ley

Con respecto al abordaje fortuito o debido a culpa común, o indeterminada, el art. 123 establece la responsabilidad conjunta de los empresarios (mejor debiera haber empleado el término explotador) en proporción al peso de la aeronave respectiva. Deja sin regular el supuesto en que se compruebe que el abordaje fortuito sea "imputable" a una de las aeronaves (vide: supra, pág. 189), y por último establece la responsabilidad solidaria de las aeronaves que al ocasionar causen daños a tercero.

Advertimos asimismo que la responsabilidad solamente será exigida al comandante de aeronave, cuando reuna la condición de explotador, manteniéndose en otro caso la responsabilidad directa del que ejerce la explotación.

## 2. Por dolo o culpa grave.

Por último es de señalar que cuando los daños a terceros o el abordaje sean debidos a dolo o culpa grave -del explotador o sus dependientes, la responsabilidad se hace ilimitada, es decir, se equipara a la responsabilidad civil dimanante de la criminal. Así lo establece expresas-



mente el art.121 para el primer supuesto y con respecto al abordaje, así lo entendemos igualmente aunque el art.123 no lo formule abiertamente. En uno y otros caso consideramos que el comandante ha de obrar en el ejercicio de sus funciones, para que la responsabilidad recaiga sobre el explotador y a "sensu contrario" si no concurren tales circunstancias, debe entenderse que afectará directamente al comandante.

C) Derivada del contrato aeronáutico

a') por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea en accidente debido a caso fortuito.

La Ley de Navegación aérea desviándose (137) de la Ley de Bases de 1947 y del Convenio de Varsovia, establece el principio de la responsabilidad civil objetiva de la misma forma y por los mismos motivos que hemos visto para los daños a terceros en superficie y el abordaje fortuito. La responsabilidad es también limitada, estableciéndose así mismo unas sumas diferentes para los pasajeros (art.117) y mercancías (art. 118).

La responsabilidad recaerá directamente sobre el explotador, quedando por tanto el comandante exento, a menos que concorra en él esta condición.

b') por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea, con motivo de los poderes que haya asumido el comandante al margen del explotador.

No ha sido previsto este supuesto en la ley. El art. 122 contempla, no obstante, una hipótesis que pudiera servirnos de referencia para el caso que nos ocupa. "Si la persona -dice el mencionado precepto- que utiliza la aeronave lo hiciese sin el consentimiento del transportista o propietario, responderá aquella ilimitadamente de los daños, y éste, subsidiariamente con los límites establecidos en este capítulo, si no se demuestra que le fue imposible impedir el uso ilícito".

Si como vemos el legislador extrema el alcance de la responsabilidad del explotador, hasta el punto de imputarle una responsabilidad -bien que subsidiaria y limitada- en supuestos en que parece nula su culpabilidad, creemos tener suficiente fundamento para, basados en una interpretación de los principios generales que inspiran la ley, declarar la responsabilidad civil principal del mismo explotador por los daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea, aunque provengan del ejercicio de los poderes que haya asu-

---

(137) Véase lo dicho anteriormente: supra pág. 193

mido el comandante al margen de la voluntad de aquél, ya que aquí supuesta la libre facultad de la designación del comandante, cabe admitir cierta responsabilidad por la acción ("culpa in eligendo"), sin perjuicio de las facultades de repetición y la correspondiente responsabilidad gubernativa del comandante, conforme ya advertimos.

c') por daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea debidos a faltas simplemente aeronáuticas (no penales) cometidas por el comandante en el ejercicio de las funciones que desempeña como auxiliar técnico del explotador.

El art. 121 recoge sólo el supuesto de acción y omisión de los dependientes (por tanto incluye al comandante), en los casos en que exista dolo o culpa grave y como ya advertimos la responsabilidad civil que será ilimitada recaerá directamente sobre el explotador; con respecto al "ejercicio de sus funciones" que condiciona esta responsabilidad, entendemos es de aplicación en los casos en que el comandante quebrante sus deberes como encargado de la dirección aeronáutica, que comprende como es sabido tanto la conducción de la aeronave (infracciones dolosas o de culpa grave no criminal contra los reglamentos de la circulación aérea o disciplina de vuelo) como la jefatura de la expedición (v.gr.: incumplimiento de las disposiciones de aduana, policía, sanidad, etc.). Surgen, pues, dos tipos de responsabilidades: la gubernativa derivada de las normas reglamentarias que recaerá directamente sobre el comandante y la civil dimanante de los daños y perjuicios que se hayan ocasionado a las personas o cosas perjudicadas por la inejecución del contrato de que se trate en la forma convenida y que será exigida directamente al explotador, a menos que el comandante reúna también esta condición, en cuyo caso ambas responsabilidades recaerán directamente sobre él.

Cuando las persona que utilice la aeronave lo hiciera sin el consentimiento del transportista o propietario, corresponderá aquélla ilimitadamente de los daños y éste, subsidiariamente, con los límites establecidos en la ley. Así lo previene el art. 122.(138).

-----  
(138) En todo caso, hemos de advertir -y valga esta advertencia para todos los supuestos analizados de responsabilidad civil directa del explotador por hechos cometidos por el comandante- que el explotador está asistido en nuestro ordenamiento, de facultades de repetición contra el causante del daño, es decir contra el comandante en cuanto dependiente suyo, por aplicación de lo dispuesto en el art. 1904 del Código Civil, en relación con el art. 5º, párrafo 2º de la Ley de Navegación aérea

d') por faltas meramente comerciales cometidas por el comandante en sus relaciones contractuales con terceros y los interesados en el cargamento .

La ley no establece las facultades legales de representación voluntaria, y a los deberes que le son exigidos como encargado de la custodia y conservación del cargamento, habrá que estar a las disposiciones generales del derecho común y a los principios generales del derecho, en la forma que expusimos más arriba (vide supra, págs. 2<sup>na</sup> y ss)

#### IV.- RESPONSABILIDAD LABORAL.

Entre las Bases de la Ley de 1947 que señalan las normas a que deben ajustarse las empresas de navegación aérea (Bases 16, 17 y 18) no hay ninguna norma relativa a la materia, cuya regulación se ha dejado a las Reglamentaciones laborales (v.gr.: Reg. de Trabajo de la Compañía Iberia de 4 de julio de 1947, art. 72). por lo que dado su escaso interés aeronáutico omitimos su estudio.

T I T U L O   I I I

EL COMANDANTE DE AERONAVE EN LA NAVEGACION AEREA ESTATAL

Hasta el momento hemos venido estudiando la condición jurídica del comandante de aeronave, ejerciendo sus funciones dentro siempre del tráfico aéreo privado -tanto interno como internacional-, bien en nombre propio, o bien al servicio de una explotación aérea ajena que utiliza la aeronave como medio para desarrollar una actividad de muy diverso carácter (lucrativa, deportiva, científica, etc.) en razón a las múltiples aplicaciones que ofrece la técnica del vuelo. Contemplado desde este punto de vista, debemos incluir dentro de la navegación aérea privada a los comandantes de aeronaves que aún perteneciendo al Estado o a una entidad pública, son utilizadas para la satisfacción de cualquiera de aquellos fines. Hemos de advertir asimismo, que el cumplimiento por parte de algunas empresas aéreas privadas, de fines o servicios públicos como es el de correos, no debe servir tampoco para calificar tales empresas como públicas, por cuanto que estos servicios, son ordinariamente impuestos por el Estado, mediante los conciertos oportunos, pero sin que con ello se desnaturalice el carácter genuinamente privado de aquellas explotaciones dedicadas primordialmente a una actividad económica en beneficio de intereses particulares. De ahí que la condición jurídica del comandante de aeronave que en ellas, presta

sus servicios, no sufra tampoco ninguna variación y le sean por tanto de aplicación en líneas generales las normas que integran el estatuto del comandante de aeronave en la navegación aérea privada.

Nos corresponde ahora entrar en el análisis de la condición jurídica del comandante de aeronave de Estado en tiempo de paz, considerando que tal aeronave presta un servicio eminentemente público, en razón del cual reciben un tratamiento jurídico especial, tanto en las legislaciones de cada país como ante el Derecho internacional. Entre estas aeronaves deben incluirse no sólo las que por ser propiedad del Estado estén destinadas a realizar un servicio público, en cualquiera de las ramas de la administración (v.gr.: ministerio de defensa, gobernación, transporte y comunicaciones, etc.) sino también aquellas aeronaves, que siendo de propiedad particular, son intervenidas, requisadas o contratadas por el Estado temporalmente para la realización de tales servicios (v.gr.: transporte militar en caso de emergencia), porque en tales circunstancias como advierte TAPIA (139) pierden en realidad su carácter privado.

Por la doctrina y la legislación comparada se distinguen tradicionalmente como supuestos de aeronaves de

---

(139) TAPIA SALINAS: Regulación jurídica...; ob.cit. pág. 34

Estado, las aeronaves militares, aduaneras y de policía, d distinción que ha sido definitivamente consagrada por el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en su artículo 3º, excluyendo por tanto las aeronaves postales admitidas en alguna legislación y por algún sector doctrinal. No existe un estatuto jurídico que regule especialmente y por separado estas aeronaves, ya que ~~ta~~ tanto las leyes nacionales como los convenios internacionales de la navegación aérea, se limitan ordinariamente a excluirlas del ámbito de su aplicación, o señalan expresamente cuáles son los preceptos ~~es~~ siempre escasos- que excepcionalmente son comunes al tráfico aéreo privado y estatal. Al admitir la existencia de un régimen jurídico singular para las aeronaves de Estado -por vía de excepción y sin que se haya articulado independientemente tal régimen, repetimos- el legislador no ha mencionado la persona que ha de asumir el comando de tales aeronaves; sin embargo debe advertirse que son materias íntimamente conexas de tal suerte que las normas excepcionales que regulen tales aeronaves, deben reflejarse igualmente en la condición y régimen jurídico del comandante de la aeronave de que se trate. De ahí que a falta hasta el momento de una propia normativa especial para el comandante de aeronave de Estado, tengamos que recurrir en nuestro intento ~~de~~ analizar su condición jurídica, a los principios generales que inspiren el régimen singular a que vienen sometidas éstas.

Sin entrar en el estudio de los diversos criterios empleados para fijar el concepto de aeronave de Estado (140) y en especial de la aeronave militar, debemos hacer constar que la exigencia de un régimen jurídico especial ha sido una constante reconocida y proclamada desde los mismos albores del derecho aéreo, hasta el punto de que a juicio de algún autor (141), es uno de los principios más clásicos del derecho aéreo internacional; tanto en la doctrina (v.gr. FAUCHILLE, Informe presentado en 1902 al Instituto de Derecho Internacional) como en las primeras conferencias internacionales de Derecho Aéreo (v.gr.: París, 1910), fue objeto de especial atención la aeronave pública o de Estado, atención que ha ido creciendo al compás del prodigioso desarrollo de la aviación, especialmente debido a razones militares.

En la actualidad el régimen jurídico excepcional de la aeronave de Estado, viene reconocido en la mayoría de los Convenios Internacionales en vigor, tales como:

-Convenio de Varsovia, 1929; art. 2º: "este Convenio se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las demás personas jurídicas de derecho público, en las condiciones señaladas en el art. 1º (transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado contra remuneración en aeronave). A "sensu contrario" debe enten

-----  
(140) para una ampliación de esta materia véase LOUSTAU FERRAN en su obra ya citada "La aeronave y su régimen jurídico, págs. 33 y ss.

(141.) GOMEZ JARA: "La aeronave militar..." ob.cit. pág. 6  
Véase también: VAGO (G) "Aeromobile civile e di stato". Rivista aeronautica, 1960; págs. 1927 y ss.

derse que cuando tales transportes sean realizados por y con aeronaves de Estado, en cumplimiento de un servicio público, no les será de aplicación el Convenio.

-Convenio de Ginebra, 1933. Embargo preventivo de aeronaves; art. 3º: "las aeronaves destinadas exclusivamente a un servicio del Estado..."

-Convenio de Bruselas, 1938. Asistencia y salvamento de aeronave o por aeronaves en el mar; art. 16: "la presente convención, será aplicable, salvo las disposiciones del art. 13 (relativas a la competencia sobre acciones de indemnización o remuneración) a los buques y aeronaves de Estado, excepción hecha de los buques y aeronaves militares, aduaneros o de policía..."

-Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944 (ya citado).

-Convenio de daños a terceros en superficie, Roma 1952; art. 26: "el presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves militares, de aduanas o de policía".

-Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, Tokio 1963; art. 1: "el presente convenio no se aplicará a las aeronaves estilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía".

Aunque en el Proyecto de Convenio sobre abordaje, se establece en su artículo 13 que "el presente Convenio se aplica a los daños causados o sufridos por aeronaves mi



litares, de aduanas y policía"; sin embargo -añade- "los Estados contratantes pueden declarar en el momento de la ratificación o de la adhesión, que las disposiciones del presente Convenio no se aplican a los daños causados o sufridos por sus aeronaves militares, de aduanas y policía, o únicamente a los daños sufridos por tales aeronaves. Los Estados contratantes que hagan tal declaración pueden retirarla en cualquier momento, pero ello no ~~producirá~~ efecto alguno sobre los abordajes ocurridos antes de su notificación a la O.A.C.I."

Igualmente el reconocimiento de ese singular régimen jurídico para las aeronaves de Estado es criterio comúnmente aceptado en los Convenios internacionales bilaterales y en las legislaciones de numerosos países, si bien difieren en cuanto al sistema adoptado para distinguirlas de las aeronaves privadas, a la terminología empleada e incluso al sentido que ha de darse a la expresión "servicio público", que están llamadas a prestar aquellas aeronaves (142).

Sin embargo aún teniendo en cuenta la singular condición y las características especiales que ~~reune~~ reune la aeronave de Estado, como medio de locomoción que es al fin y al cabo, ~~no~~ debe olvidarse tampoco, que ha de acomodarse a las normas civiles, gubernativas y administrativas que regulan dicho tráfico, como son las leyes relativas a vías

-----  
(142) Ved más ampliamente COUSTAU, ob.cit. pág. 37

aéreas, sanidad, aduanas, certificados de aeronavegabilidad etc.; por ello casi todas las legislaciones nacionales -a una enumeración exhaustiva parece innecesaria- y algunos convenios internacionales, al mismo tiempo que admiten la peculiaridad de su régimen jurídico, establecen determinados supuestos en que aquellas aeronaves vienen a ser comprendidas también, dentro de su campo de aplicación.

¿Cuáles son las características generales y comunes que advertimos en las aeronaves de Estado?

-singularidad, por estar dotadas de un régimen jurídico peculiar en la navegación aérea, según acabamos de señalar.

-beneficios de extraterritorialidad, por ser considerada siempre la aeronave de Estado territorio del Estado <sup>KL</sup> de donde se trate, cualesquiera sea el lugar o el espacio en que se encuentren, participando de las mismas exenciones legales y jurisdiccionales, que disfrutaban los buques públicos, frente a la soberanía de países extranjeros.

-limitaciones a la libertad de sobrevuelo sobre países extraños. - A cambio del privilegio de extraterritorialidad y por no estar comprendidas estas aeronaves dentro de los Convenios relativos a las libertades del aire, reconocidos por la mayoría de los países en lo que a la navegación aérea privada se refiere, necesitan en todo caso el permiso para aterrizar y aún sobrevolar los países

extranjeros (143). Quedan exceptuadas de esta limitación las aeronaves de Estado que preseten un servicio de búsqueda y salvamento, con arreglo a los convenios especiales - que hubieren sido concertados entre los Estados de que se trate.

-sumisión a las disposiciones sobre policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo, así como otras disposiciones que afectan al interés público del país sobrevolado (art. 3º, apartado d) de la convención de Chicago).

¿Qué consecuencias implica para la persona encargada del comando de la aeronave de Estado, el singular régimen jurídico a que vienen sometidas éstas? Consideramos que esta cuestión debe ser estudiada por separado, según se trate de aeronaves públicas, no militares o militares, dada la singular condición de estas dentro de las aeronaves de Estado y en razón a los genuinos caracteres y diversidad de matices que ofrece el estatuto del comandante de aeronave en cuanto militar.

-----

(143) TAPIA SALINAS, ob.cit. pág. 34.

De tal suerte se requiere esta autorización, que su falta implicará la privación de los beneficios de extraterritorialidad, incluso en los aterrizajes forzados o impuestos por la autoridad territorial, conforme ya tenía previsto la convención de París de 13 de octubre de 1919 (art. 2º, 15, 30-32).

SECCION PRIMERA

EL COMANDANTE DE AERONAVE DE ESTADO, NO MILITAR

Encuadramos dentro de este epígrafe, los comandantes de aeronaves aduaneras y de policía solamente, según la distinción consagrada por la Convención de Chicago; prescindimos por tanto de la aeronaves postales, que aunque asimilables "formalmente" a las aeronaves de Estado, "realmente" y a todos los efectos jurídicos deben considerarse como privadas, como ya se tuvo en cuenta en la Convención de París de 1919 (144).

Cual sea el estatuto jurídico del comandante de estas aeronaves, es cuestión sobre la que no ha mostrado particular atención la doctrina hasta el momento ni tampoco ha sido objeto de una regulación específica por las leyes nacionales o los convenios internacionales si bien hemos de hacer constar que el Proyecto de Convenio Internacional ha tomado conciencia del problema, al excluir conforme al artículo 10, de su ámbito de aplicación al "comandante en servicio a bordo de aeronaves militares, de aduanas o de policía", siguiendo como vemos la triple distinción de aeronaves de Estado, generalmente admitida en nuestros días.

A causa de esas deficiencias doctrinal y legal apuntadas, habremos de utilizar en nuestro estudio, junto a los resultados que ofrece el precedente exámen de la ae

ronave de Estado, los principios generales del derecho público nacional e internacional y los que en particular inspiran el régimen jurídico de las aeronaves privadas, bien haciendo la oportuna referencia a las normas generales que les son comunes, o bien considerando las razones que justifican su inaplicabilidad.

Teniendo en cuenta las precedentes observaciones y siguiendo en líneas generales el método adoptado en nuestro análisis del comandante de aeronave privada, exponemos a continuación en síntesis, con las soluciones que estimamos oportunas, las cuestiones y problemas, que a nuestro entender plantea el estatuto de los comandantes de aeronaves públicas, no militares.

A) Condiciones psico-técnicas y habilitación legal..-

Estimamos que rigen las mismas normas que las leyes nacionales establecen respecto a la edad, condiciones psíquicas y físicas conocimientos y experiencia del piloto, documentación (títulos, licencias y habilitación para el tipo de aeronave de que se trate), etc.; en el caso de que el propio comandante no sea el encargado de dirigir la aeronave directamente, deberá al menos poseer los conocimientos técnico-profesionales que le capaciten para el superior mando y responsabilidad que en todo momento, le corresponden.

B).- Condiciones relativas al estado de ciudadanía.

Creemos que las limitaciones que los distintos países imponen a los extranjeros, para el ejercicio de las funciones del comando en aeronaves privadas sometidas a su soberanía, deben convertirse en prohibiciones absolutas, cuando se trate de aeronaves policía o aduaneras, en razón a la índole especialmente pública del servicio que estas aeronaves prestan.

C) Estatuto personal respecto al Estado.

Dado el cometido y la especial situación de dependencia de los comandantes de estas aeronaves, con el Estado a cuyo servicio se incorporan, débese asimilar su estatuto personal al de los funcionarios públicos, con mayores obligaciones si cabe respecto a fidelidad y exactitud en el cumplimiento de sus funciones, compensadas con el más significado carácter de autoridad y facultades de mando que en todo momento le son anejas.

D).- Derechos y obligaciones como encargado de la dirección aeronáutica y delegado de la Autoridad del Estado.-

Aparte de los deberes y funciones específicos y correspondientes a sus funciones de policía y aduaneras, le son también de aplicación las mismas disposiciones que sobre policía de la circulación y disciplina de vuelo, vienen impuestas a los comandantes de aeronaves privadas, como en cargados de la dirección aeronáutica.

Como delegados de la autoridad del Estado, además del propio cometido oficial que deban desempeñar, creemos deben también ejercer las atribuciones que excepcionalmente se atribuyen al comandante de aeronave privada como sustituto del funcionario civil en determinados actos jurídicos (v.gr.: actos de última voluntad y defunciones de cualquier miembro de la tripulación).

E).- Responsabilidades.-

Deben estar sujetos al mismo régimen de responsabilidades penales, gubernativas y civiles establecidos en la navegación aérea privada. Así al lado de la responsabilidad penal aeronáutica (en su doble vertiente dolosa y culposa), habrá que tener en cuenta la que provenga del incumplimiento o infracción de los deberes que provengan de su especial situación jurídica de cuasi-funcionario público. Y junto a la responsabilidad gubernativa derivada de las infracciones de las normas sobre el tráfico aéreo y disciplina de vuelo, debe tipificarse la que sea consecuencia de la infracción de las órdenes concretas que le hayan sido dictadas por los mandos superiores del servicio en que cumpla sus funciones. Igualmente debe admitirse la responsabilidad civil subsidiaria del Estado, por los delitos y faltas cometidas en el desempeño de su cometido, responsabilidad que recaerá directamente en éste, cuando se declare por los daños a terceros en superficie ocasio-

nados sin culpa o negligencia o abordaje fortuito (supuestos de responsabilidad civil objetiva).

F). Privilegios de jurisdicción en países extranjeros.-

Entendemos que los beneficios de extraterritorialidad anejos a la aeronave de Estado que sobrevuele o aterrice en país extranjero, deben concederse igualmente a la persona que asuma el mando de tales aeronaves, siempre que el hecho enjuiciable haya sido cometido por el comandante en el ejercicio de sus funciones; no se nos oculta la escasa viabilidad de este principio -generalmente proclamado en casi todas las legislaciones-, cuando se pretenda hacer valer ante soberanías que lo desconocen, carezcan de relaciones diplomáticas con el país del pabellón de la aeronave o sólo permitan su ejercicio a los Estados con quienes hayan concertado previamente su concesión. De ahí una vez más la conveniencia de un estatuto internacional que con la anuencia de los Estados interesados resuelva por anticipado estos conflictos

H). Prohibiciones

En principio, salvo la autorización expresa del Estado sobrevolado, les está vedada la circulación aérea sobre países extranjeros sometiéndose en caso de obtener tal autorización a las disposiciones sobre policía de la circulación y disciplina de vuelo.



S E C C I O N   S E G U N D A

EL COMANDANTE DE AERONAVE MILITAR.- (145).

Admitido un régimen de excepción para todas las aeronaves de Estado, tal singularidad se hace más necesaria y encuentra sus más justificadas razones, cuando se trata de aeronaves militares. En efecto: la aeronave militar en razón a la organización a que pertenece, a los fines que cumple y al mando y tripulación que la compone, constituye una categoría peculiarísima, que reclama necesariamente un estatuto distinto a cualquier otro tipo de aeronave, a semejanza del que se reconoce tradicionalmente al buque de guerra por la doctrina (146) y reglamentaciones del derecho m

(145) Sobre el concepto de aeronave militar, consúltese la bibliografía indicada por GOMEZ JARA en su trabajo ya citado, así como el estudio de MEYER ( ): "Militärluftfahrzeug" en Zeitschrift für Luftrecht..., cuaderno 2-1963; págs. 133 y ss.

Idem, cuando sea publicada: "L'aeronef militaire et le droit des gens", publicación preparada por la Sociedad Internacional de Derecho Penal militar y Derecho de la guerra, con sede en Bruselas.

(146) "Todos estos aspectos -nos dice FARINA- plasman en un cuadro de obligaciones y facultades que se desenvuelven normalmente en tiempo de paz con arreglo a regulaciones diversas, unas de orden interno y otras de carácter internacional, establecidas mediante convenios o formadas por la costumbre y admitidas como norma internacional de carácter general. Al interrumpirse las relaciones pacíficas entre los Estados y surgir el Estado de guerra, todo ese conjunto de normas se transforma profundamente. El buque de guerra - y en nuestro caso la aeronave militar-, como unidad combatiente, tiene entonces que cumplir la principal misión para que fue organizado y sus actividades se desenvuelven con arreglo a las normas específicas de la guerra marítima que constituyen una reglamentación peculiar en el Derecho Internacional" (véase FARINA QUITIAN (F): "EL BUQUE DE GUERRA". Editorial Naval, Madrid, 1941, pg. 34).

marítimo; por ser la aeronave un medio operativo de las fuerzas armadas, sobre las cuales el Estado ejerce las funciones más preeminentes de soberanía, deben mantenerse las normas privadas y administrativas en muy segundo plano, sin perjuicio de admitir su aplicabilidad en algunos supuestos como ya dejamos indicado para las demás aeronaves de Estado

El régimen jurídico del comandante de aeronave militar, vendrá, pues, condicionado por las normas propias del convenio internacional sobre el estatuto de la aeronave militar y las disposiciones internas que cada país haya dictado para el personal aeronáutico militar. A falta de un estatuto internacional sobre la aeronave militar, habrá que estar por el momento a las disposiciones nacionales que aunque distintas entre sí y sujetas a las variaciones que impongan las circunstancias de orden político-militar del momento, están inspiradas en principios comunes, que intentaremos formular en sus líneas generales seguidamente.

A). Condiciones psicotécnicas y habilitación legal.-

Dado el especialísimo carácter de la misión y las funciones a desempeñar por el comandante de la aeronave militar, es lógico que cada Estado reglamente a través de los departamentos militares respectivos las singulares aptitudes que se requieren para el ejercicio de tal cometido. "Es explicable advierte GOMEZ JARA (147) que no rijan en esta

materia los preceptos que la regulan con relación al personal navegante civil, ni se pueda exigir a los pilotos militares que tripulen una aeronave de este carácter la presentación de una licencia de aptitud. El hecho de que el Estado de comisión a una persona para que conduzca una aeronave constituye garantía suficiente de que aquella reúne las condiciones de aptitud precisa". Se confiere, pues, a los organismos militares de cada Estado, la fijación de las condiciones psico-técnicas para el comando de aeronaves militares, así como la verificación del mantenimiento de esta idoneidad, en la forma y tiempo que la autoridad militar competente, estime oportuno, según las necesidades y la mayor eficacia del servicio lo requiera (148).

(148) Es lógico que en consecuencia, las legislaciones nacionales omitan una regulación amplia y específica de esta materia, limitándose a señalar en la mayor parte de los casos, los principios y normas generales de la navegación aérea civil que les son de común aplicación. Sin embargo -aunque sin ofrecer tampoco una regulación completa- la ley federal austriaca de 2 de diciembre de 1957, dentro del capítulo especial que dedica al personal de aviación militar (sección 53 a 57) establece que solamente los poseedores de una licencia de piloto militar expedida por el Ministerio de Defensa puede ostentar tal condición (sección 56), sienta las normas generales para la expedición de los títulos aeronáuticos militares (tipos, duración y extensión - de su validez, posibilidades de uso, condiciones físicas y mentales) así como los requisitos bajo los cuales tal documentación puede ser expedida de acuerdo con las necesidades de la seguridad del tráfico y la defensa nacional (sección 57).

Para una ampliación en esta materia, véase: GEU-SAÜ, H.: "Die Erlaubnis zur Benutzung von militärluftfahrzeugen", Zeitschrift für Verkehrsrecht, 1962; pág. 173 y ss.

B) Condiciones relativas al estado de ciudadanía

Salvo el caso de alianzas o pactos militares que permitan el pilotaje de aeronaves extranjeras, se reserva en forma exclusiva el comando de estas aeronaves a los ciudadanos del propio país en calidad de militares profesionales o paisanos militarizados. El enrolemento como piloto en las fuerzas extranjeras, sin la autorización del propio Estado, implica ordinariamente la pérdida de la propia nacionalidad, sin perjuicio de las responsabilidades que hubiere lugar, cuando se trate de aviadores militares profesionales por el presunto delito cometido, el abandonar el propio Ejército (abandono de destino, deserción, traición, etc.).

C) Estatuto personal respecto al Estado

Se rige por las normas correspondientes al estatuto del personal militar.

D) Derechos y obligaciones como encargado de la dirección aeronáutica y delegado de la Autoridad del Estado.

En el cumplimiento de misión específica militar, los deberes y funciones del comandante, vienen señalados por las normas e instrucciones dictadas en cada caso por los mandos superiores, sobre las formas y condiciones del vuelo;

siempre que no contradigan estos órdenes, entendemos le son también de aplicación las disposiciones generales sobre policía de la circulación y disciplina de vuelo; (149) igual-

---

- (149) KOLN (R), coincidiendo con esta apreciación nuestra (véase su estudio: "Die Ahndung fliegerischer verstöße gegen die sicherheit und ordnung im zivilen und militärischen luftverkehr" en ZEITSCHRIFT FÜR LUFTRECHT.; cuaderno 3-1962, págs. 206 y ss), observa que los preceptos de la ley alemana de 10 de enero de 1959, relativa a la circulación aérea, sólo admite ciertas excepciones en su aplicación al tráfico militar, cuando concurren circunstancias forzosamente necesarias en el uso de sus más elevadas funciones de soberanía.

Un examen de los problemas que presenta la posible interferencia de los sistemas de control civil, con la propia organización de los controles aéreos militares, viene expuesto en la Revista INTERAVIA, (nº 12 de 1962; pág. 1564), que por su especial interés para nuestro estudio, consideramos conveniente transcribir junto con sus conclusiones.

Los operadores del control civil de tráfico aéreo controlan todos los vuelos que se efectúan en IFR, salvo las porciones del espacio aéreo vigilado. Por su parte, las fuerzas aéreas del muchos países tienen su propia organización de control que se encargan de dirigir todos los vuelos de aviones militares hasta donde estos no sean bajo los reglamentos internacionales de circulación aérea. Así, pues, resulta muy a menudo que unos aviones que se hallan en el mismo espacio aéreo, son controlados por dos organismos diferentes, entre los cuales es difícil la coordinación y a veces inexistente. En la mayoría de los países europeos, las autoridades responsables comienzan a percatarse de la necesidad de un control combinado civil y militar, habiendo dado los primeros pasos en este sentido Inglaterra, siguiendo el ejemplo de Norteamérica.

Todo sistema futuro para el control aéreo deberá tener en cuenta las siguientes condiciones:

- Todos los aviones que vuelen en un sector bien definido del espacio aéreo deben estar sometidos al control de la circulación aérea.

mente consideramos, que al lado de aquellas funciones que le corresponde cumplir como órgano ejecutivo militar de la autoridad del Estado, puede desempeñar también el cometido que asignábamos a los demás comandantes ~~de~~ aeronaves, como sustitutos del funcionario civil en determinados actos jurídicos (v.g.: defunciones, testamentos, etc.) (149).

En todo caso somos partidarios de otorgar la máxima autoridad al comandante sobre la aeronave en vuelo reglamentariamente ordenado o autorizado, cualesquiera que fuere la categoría de los demás componentes de la tripulación y pasaje, salvo el supuesto de que entre estos se encuentre un superior inmediato, a quien corresponda tal autoridad por razones de orden táctico-logístico o del particular servicio que preste la aeronave.

---

- Un sólo organismo debe tener la responsabilidad de todos los aviones que vuelen en la misma zona. Las únicas excepciones posibles a esta regla serían las operaciones militares de gran urgencia (misiones de interceptación por ejemplo), e incluso en este caso, sería menester que un control efectivo de radar garantizase la seguridad de los otros aviones. Para ciertos ejercicios militares que, dada su naturaleza especial, no se prestan al control terrestre (acrobacia, vuelos de reconocimiento y entrenamiento a baja altura) es preciso reservar una porción del espacio aéreo de modo temporal o permanente. Los vuelos hacia o desde esta zona de ejercicios deberán ser controlados del mismo que los otros.

- (150) Sobre el testamento militar aéreo, véanse las consideraciones que hace DEL VALLE en su estudio "Problemas que suscita el Testamento Militar en su aplicación al Arma aérea", publicado en Revista de aeronáutica, junio de 1943.

E) Responsabilidades

Les será de aplicación el mismo régimen jurídico penal, gubernativo y civil que se establezca en las leyes de la navegación aérea privada para los demás comandantes de aeronaves.

Al lado de la responsabilidad proveniente de delitos o faltas comunes, estarán igualmente sujetos a la que deriva de la infracción de las leyes penales militares, teniendo en cuenta que para graduar la gravedad del delito culposos cometido por un aviador militar -tipicado en estas leyes y asimilable al delito de imprudencia aeronáutica común-, no entra en juego el principio de culpa "lata", sino la previsión, diligencia y atención especialísima que se exige siempre al militar en el cumplimiento de sus obligaciones estrictamente castrenses, profesionales o técnicas.

Igualmente junto a la responsabilidad gubernativa, por infracción de las normas comunes sobre el tráfico aéreo y disciplina de vuelo, le será también exigida la que deriva del incumplimiento de las órdenes dictadas por sus mandos superiores o infrinjan reglamentaciones específicamente militares.

Por lo que respecta a las responsabilidades civiles, se ha de declarar la responsabilidad subsidiaria del Estado a través del Ejército respectivo, en los casos de in-

solvencia del culpable cuando la infracción se haya cometido en el desempeño de las funciones que le fueron encomendadas al piloto militar, responsabilidad que deberá ser directa por los daños a terceros en superficie ocasionados sin culpa o negligencia o abordaje fortuito. (151)

F) Privilegios de jurisdicción en países extranjeros (152)

En virtud del principio de extraterritorialidad,

---

(151) Alguna legislación como la alemana (Ley de 10 de enero de 1959, artlo. 53) determina el alcance y forma de exigir esta responsabilidad; sobre esta materia véase: RUDOLF: DIE HAFTUNG FÜR DRITTSCHADEN BEIM BETRIEB MILITARISCHER LUFTFAHRZEUGE NACH DEM LUFTVERKEHRSGESETZ, ZNR 1959.

(152) Senteremos aquí los principios generales sobre la materia, haciendo constar no obstante que en algunos casos los convenios bilaterales o multilaterales celebrados entre los países afectados son los que de hecho regulan la situación jurídica de las fuerzas armadas en tiempo de paz en territorio extranjero.

Un análisis sobre el estatuto jurisdiccional y disciplinario de las Fuerzas de Urgencia de las Naciones Unidas nos lo ofrece DEBROUX (F.) en el estudio recogido bajo el mismo título en REVUE DE DROIT PENAL MILITAIRE ET DE DROIT DE LA GUERRE. Bruselas, 1962, tomo I-2 pág. 269 a 288.

En la misma revista (tomo II-1; pág. 77 y ss.) DANSE (M.) aborda el estatuto penal de la O.T.A.N. sobre el territorio de la República federal alemana.



(admitido ya en la conferencia de Estocolmo de 1924, artº. 2º) debemos reconocer en favor del comandante de aeronave militar, la exención de jurisdicción criminal del Estado extranjero, respecto a toda clase de delitos que cometa a bordo de la aeronave en el espacio aéreo sometido a éste, salvo cuando las actividades delictivas fueren dirigidas contra el orden público o la defensa nacional (v.gr.: ayudando de algún modo -claves, señales o armas- a una subversión contra el gobierno del país sobrevolado) en cuyo caso deben prevalecer los derechos de soberanía propia, sobre la ficción de extraterritorialidad.

Cuando la aeronave se hallare estacionada en tierra, entendemos -en analogía con la práctica internacionalmente reconocida para los buques de guerra- que debe subsistir la jurisdicción del Estado a que pertenezca el comandante si los hechos que se le imputan han sido realizados con motivo del cumplimiento estricto y directo de sus atribuciones como jefe militar de la aeronave (v.gr.: abuso de autoridad contra algún miembro de la tripulación, negligencia en el servicio, etc.), con la condición, igualmente, de que el delito cometido no afecte al orden público o normas de seguridad y policía del país extranjero.

Discutible es sin embargo si los delitos o faltas comunes cometidos por el comandante fuera de los actos del

servicio deban ser también conocidos y castigados por la jurisdicción penal extranjera. De acuerdo con la doctrina del derecho marítimo, respecto a casos similares en que pueda verse envuelto el comandante del buque de guerra, somos partidarios de otorgarle a aquél una inmunidad parecida a la que gozan los miembros del Cuerpo diplomático.

Por lo que se refiere al derecho de asilo a ejercer pro el comandante, consideramos -siguiendo la pauta marcada por la práctica internacional con respecto a los buques de guerra-, que debe rechazarse tal derecho cuando se trata de delincuentes comunes extranjeros; si quienes se han refugiado a bordo son súbditos del propio país a que pertenece la aeronave, somos partidarios de su concesión asimismo en analogía con lo establecido para los buques de guerra. Por lo que se refiere a los delincuentes políticos y militares, sin distinción de nacionalidad, estimamos que puede el comandante otorgarlas también el asilo, pero guardando de evitar las enojosas e incluso funestas consecuencias que en el orden diplomático pudiera implicar el ejercicio de tal derecho.

#### H) Prohibiciones.

Como contrapartida a los privilegios que acabamos de señalar, el comandante de aeronave militar no disfruta de las mismas libertades de sobrevuelo que gozan los pilotos civiles sobre los países extraños. Es necesario en todo caso la autorización expresa del Estado sobrevolado y en el supuesto de serle concedida, deberá someterse a las disposiciones dictadas por éste sobre policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo; en algunos países se concede una autorización especial permanente en los casos de asistencia y salvamento, con arreglo a los previstos en determinados convenios, bilaterales, dada la inaplicabilidad del Convenio de Bruselas conforme ya advertimos.

#### LEGISLACION ESPAÑOLA

No existe en la legislación española una regulación específica del comandante de las aeronaves de Estado; en algunos preceptos de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960 se contienen determinadas prescripciones para estas aeronaves y muy particularmente respecto al tráfico aéreo militar (arts.: 8, 11, 17, 34 a 38, 45, 46, 51 a 58, 61 y 134), reconociéndoles una singularidad ya tenida en cuenta en leyes anteriores y convenios bilaterales celebrados con diversos países (153).

---

(153) V.gr.: Convenio con los Países Bajos de 14 de febrero de 1930 (art. 32); Convenio con Bélgica de 27 de febrero de 1932 (art. 32) y Convenio con Suecia de 11 de abril de 1933 (art. 32).

Continuando con el criterio sistemático adoptado expondremos seguidamente en concreto, las normas relativas al comandante de aeronaves de Estado en general, terminando nuestro trabajo con las normas referentes al comandante de aeronave militar en particular.

A) COMANDANTE DE AERONAVE DE ESTADO EN GENERAL.

La Ley de 21 de julio de 1960 considera como aeronaves de Estado, en su artículo 14:

Primero: las aeronaves militares

Segundo: las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

Prescinde, pues, de la distinción tradicional y enuncia una fórmula genérica, en la que indudablemente caben las aeronaves de policía (por ejemplo: el servicio de policía de tráfico mediante helicópteros, dependiente del Ministerio de la Gobernación) y las aduaneras, así como cualquier otra que eventualmente pueda ser utilizada por el Estado con carácter no comercial (entre las cuales creemos deberán incluirse las aeronaves postales, dada la amplitud del precepto).

En el artículo 6 se considera la aeronave de Estado como territorio español, cualquiera que sea el lugar o espacio donde se encuentren, lo cual deberá implicar los consiguientes beneficios de exención de jurisdicción extranjera para su comandante según vimos en su momento; es conveniente advertir, no obstante, que al principio general y absoluto de extraterritorialidad sentado en este precepto, hay que entenderlo, en lo que a la jurisdicción penal se refiere con los obligados, limitaciones que impone al respecto a la soberanía extraña, materia a regular en cada caso -entretanto no se llegue al estatuto internacional- por los convenios particulares que se celebren con los demás países, en los que debe fijarse con todo detalle al alcance y límite de aquella exención de jurisdicción.

Conforme al artículo 89, se prohíbe el sobrevuelo sobre territorios de soberanía nacional sin previa autorización o invitación a las aeronaves de Estado extranjeras, salvo a las destinadas al servicio de búsqueda y salvamento con arreglo a los convenios especiales.

Por último en el artículo 144 se establece que las disposiciones sobre policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo, obligan a todas las aeronaves civiles o militares, sin distinción de categoría o clase.

Estos dos últimos preceptos obligan y habrán por tanto de ser tenidos en cuenta por los comandantes de las respectivas aeronaves de Estado extranjeras que sobrevuelen el territorio de soberanía española.

#### B) EL COMANDANTE DE AERONAVE MILITAR.

El artículo 14, apartado primero, de la Ley de Navegación Aérea, al definir la aeronave militar ("la que tenga por misión la defensa nacional o esté mandada por un militar comisionado al efecto"), señala que tales aeronaves quedan sujetas a su regulación peculiar. Esta regulación y la correspondiente al comandante de esas aeronaves, no se encuentra desarrollada con unidad de doctrina y sistema, en un mismo cuerpo normativo, sino que se halla desperdigada entre otras disposiciones de muy diversa índole, así v.gr.: los preceptos contenidos en aquella Ley de Navegación Aérea, en el Código de Justicia Militar, o en las órdenes o circulares dictadas por los organismos militares, sujetas a constante variación según demanden las necesidades del servicio.

Teniendo en cuenta la distinta naturaleza y ubicación de las mencionadas disposiciones, distinguimos un triple régimen jurídico en la regulación actual del comandante de aeronave militar española.

1. El régimen administrativo que es común para todos los comandantes de aeronaves militares, cualesquiera que sean las Fuerzas Armadas en que presten sus servicios, lo integran las correspondientes normas de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, declaradas de común aplicación al tráfico aéreo civil y militar, según lo preceptuado en la disposición final quinta de dicha ley, y cualquier otra disposición que complementariamente dictare el Ministerio del Aire, dada la competencia general administrativa establecida a favor de este Ministerio en el art. 8 (154).

---

(154) Para un examen más amplio de la competencia administrativa respecto al tráfico aéreo militar, conforme a la Ley de 21-VII-60, véase la comunicación que bajo este mismo título presentamos a las II Jornadas de Derecho Penal Militar y Derecho de la Guerra, celebradas en Burgos. Mayo 1962. Editorial LEX NOVA.

Entre aquellas normas hay que tener en cuenta fundamentalmente:

- respecto a Títulos aeronáuticos, cuya expedición corresponde privativamente al Ministerio del Aire, en las condiciones que reglamentariamente determine (art. 56, párrafo segundo), después de realizar los cursos correspondientes en las escuelas de enseñanza destinadas a tal efecto (elemental, de avión de guerra, helicóptero, reactor y polimotores). Las condiciones de aptitud se revisan periódicamente, mediante oportunos exámenes médicos y juicio crítico de los mandos superiores, y pueden ser convalidados a efectos de la obtención de títulos civiles, mediante el cumplimiento de determinadas condiciones y trámites, según ya tuvimos ocasión de exponer (véase, supra, pág. 27).

- respecto a policía de la circulación aérea y disciplina de vuelo el art. 144 que obliga por igual a toda clase de aeronaves.

- respecto a la responsabilidad gubernativa, el art. 134 que encomienda al Ministerio del Aire, la investigación y determinación de responsabilidades en los casos de accidentes aéreos, cualesquiera que sea el fuero del comandante de la aeronave; servirán de base a esa responsabilidad las infracciones recogidas en el art. 156 de la propia ley, y cualesquiera otra que viniere definida en otras reglamentaciones del tráfico aéreo.

- como jefe de la expedición aérea, tendrá las mismas atribuciones y deberes que según vimos (pág. 129 y s.) se reconocen al comandante de aeronaves privadas en su calidad de sustituto del funcionario del estado civil, por el Reglamento de 14 de noviembre de 1958 y art. 38 (párrafo segundo) del Código de Justicia Militar.

Asimismo debe tenerse en cuenta la prevención contenida en el art. 4 de la Orden de 10 de diciembre de 1963 al preceptuar que los comandantes de aeronaves de transporte de Ejército del Aire, exigirán al personal militar o civil que embarque debidamente autorizado en tales aeronaves, tengan cubierto el seguro correspondiente para caso de accidente, en las condiciones que dicha Orden señala; en base a esta prevención creemos que los comandantes tendrán facultad de negar el embarque a quienes no justifiquen haber cubierto el seguro, aunque les haya sido autorizado el viaje por las autoridades competentes.

## 2. Régimen jurídico penal y procesal (155)

Viene comprendido entre las normas del Código de Justicia Militar uniforme para los tres ejércitos, aparte de los preceptos que sean de aplicación respecto a determinados delitos comunes en el Código Penal ordinario (especialmente por los delitos de imprudencia aeronáutica) y los que en el futuro sean articulados en la Ley Penal de la Navegación Aérea, actualmente en preparación.

Conforme al art. 6º, nº 2 del Código marcial los comandantes de aeronaves militares son considerados como Autoridades militares, estando fuera del territorio nacional o de su espacio jurisdiccional y atraen por tanto a la jurisdicción militar los delitos de atentado y desacato, injuria o calumnia clara o encubierta cometida por cualquier persona, realizado con palabras, actos o por escrito contra el comandante de la aeronave en el espacio adonde alcance su acción militar, siempre que tiendan a menoscabar su prestigio o los vínculos de disciplina o subordinación o se refieran al ejercicio del mando militar.

Entre las numerosas figuras delictivas que el Código de Justicia Militar tipifica respecto al comandante de aeronave militar (arts. 258-2º, 274, 298, 327, 330, 331, 332, 339, 340, 342, 344, 347, 348, 360, 384, 385, 388, 393 e 396, 437), tienen marcadamente un carácter aeronáutico, las definidas en los siguientes preceptos:

- art. 336: modificar con daño para el servicio, las condiciones técnicas de la aeronave, sin estar autorizado para ello.

- art. 343: causar deliberadamente averías en la propia unidad por abordaje con otra aeronave.

- art. 394: perder en accidente aeronáutico la propia aeronave, por negligencia, o producir averías por igual causa abordando otra aeronave militar o civil.

---

(155) Para un examen más amplio y detallado del delito aeronáutico en general y de las singulares figuras delictivas tipificadas en el Código de Justicia Militar respecto al comandante de aeronave, así como de las normas referentes a competencia y procedimiento véase nuestro estudio ya citado: "REGIMEN JURIDICO PENAL Y PROCESAL DE LA AERONAVE EN ESPAÑA".

No existe en el Código ningún sistema represivo específico para el delito aeronáutico si bien en algunos casos (véase por ejemplo, art. 394 antes citado) la pérdida del título aeronáutico que según el artículo 898, implicará, en su caso, la pena de separación del servicio a imponer en el delito mencionado, podría corresponderse específicamente con la conducta culposa que se sanciona, aunque no parece que esta privación del título de piloto fuera prevista por el legislador para castigar aquél delito, ya que la idea que inspira su represión es la de excluir del Ejército a quien no cumple su profesión de piloto militar con la especial diligencia y pericia que se exige a todo militar.

Desde el punto de vista procesal hay que advertir las singulares prevenciones contenidas en el art. 142 (cuando se trate de instruir causas por accidente aéreo el Juez Instructor habrá de pertenecer al servicio de Vuelo), arts. 145 y 126 (el nombramiento de Fiscal recaerá en oficial al servicio de vuelo del Ejército del Aire si los procesados pertenecen a este Ejército) y art. 76 (el Presidente y Vocales de los Consejos de Guerra -con excepción del Ponente- deberán ser nombrados entre los de la Escuela del Aire), jurisdicción a la que corresponde ordinariamente el enjuiciamiento y sanción de los hechos.

Otra prevención interesante desde el punto de vista procesal es la contenida en el art. 64o del Código de Justicia Militar, al determinar que para la entrada y registro en aeronaves militares españolas, deberá el juez instructor avisar previamente a la Autoridad o Jefe superior de la misma, a fin de que preste el debido auxilio y cuando se trate de aeronaves militares extranjeras se solicitará permiso del propio comandante, supliendo la falta de su autorización con la del Embajador o Ministro de la nación a que pertenezca.

Por lo que se refiere a la responsabilidad civil dimanante de la criminal, rigen las normas generales del derecho común con la salvedad de que el Ejército se puede hacer subsidiariamente responsable cuando el comandante de aeronave culpable sea declarado insolvente, si el delito o falta de que derive aquella lo hubiere cometido en ocasión de ejecutar un acto de servicio reglamentariamente ordenado; (art. 2o6 del C.J.M.) y que en los accidentes aéreos debido a casos fortuito que hubieren causado daños a particulares, se admite la responsabilidad civil directa del Ejército del Aire, conforme a lo previsto en el art. 7 de la Orden de 2o



de junio de 1941 y art. 77 del Reglamento de 10 de agosto de 1955 (156).

Privilegios de jurisdicción. Aparte del fuero personal dentro de la jurisdicción española, gozan eventualmente de los beneficios de exención de jurisdicción extranjera en razón a que la aeronave militar debe ser considerada territorio español cualquiera que sea el lugar en que se encuentre (art. 6 en relación con el 24); en justa reciprocidad habrá que admitir el mismo principio de extraterritorialidad para los comandantes de aeronaves militares extranjeros desde el momento en que se les haya autorizado el sobrevuelo por el área de soberanía nacional o se estacionen en territorio o en las aguas jurisdiccionales de nuestro país, siempre que el delito cometido no afecte al orden público o los supremos intereses de la soberanía nacional. En algunos casos los convenios particulares celebrados con determinados países, fijan con todo detalle el alcance de tal exención de jurisdicción (v.gr.: los acuerdos de jurisdicción respecto a las fuerzas americanas en España de 26-XII-53 y Decreto Ley de 23-XII-1954).

### 3. Régimen específicamente militar

La existencia de un régimen jurídico-penal y administrativo uniforme para el comandante de aeronave militar no va en menoscabo del distinto régimen a que pueden venir sometidos en el plano militar, ya que integradas las fuerzas armadas españolas en tres Ejércitos -completa y autónoma jerarquía militar en su orden- con la posible utilización de un propio personal aeronáutico militar, es a cada uno de los Ejércitos respectivos a quien incumbe dictar las normas que estime convenientes para este personal en lo que a mando, ascensos, organización y táctica se refiere, sin perjuicio de lo que dispone el Mando Superior de la Defensa Nacional, a quien en última instancia compete señalar las directrices generales para todas las Fuerzas Armadas.

---

(156) Véase: APARICIO GALLEGO (S.): "La responsabilidad por daños a terceros en los accidentes aéreos militares"; comunicación presentada en las II<sup>as</sup>. Jornadas de Derecho Penal Militar y derecho de la guerra, Editorial LEX NOVA. Valladolid, 1962, y el estudio ya citado de AMERIGO CASTAÑO (L.).

T I T U L O    I V

HACIA UNA REGULACION INTERNACIONAL DEL COMANDANTE DE AERONAVE

Precedentes y estado actual del Proyecto de Convenio.

1. Precedentes.

Los primeros trabajos sobre la condición jurídica del comandante de aeronave, tanto desde el punto de vista nacional como internacional, estuvieron condicionados por el empleo y fines de carácter público (especialmente militares) asignados a la aeronave. Así desde el Convenio de París de 13 de octubre de 1913, hasta el convenio Hispano-americano de la Habana de 20 de febrero de 1928 (fecha en que pudiéramos fijar aproximadamente el inicio del enfoque privatístico), pasando por la ley francesa de 31 de mayo de 1924 y la italiana de 20 de agosto de 1923, se abordó la cuestión como observa GARNAULT (157) primordialmente en su aspecto público.

En 1926 con la creación del C.I.T.E.J.A., se impulsan desde el punto de vista privado, los estudios sobre la condición jurídica del comandante de aeronave, fruto de los

---

(156) Véase GARNAULT, estudio y lugar citado, del que tomamos la mayor parte de los datos que siguen.

cuales es la elaboración de un proyecto de convenio que se adopta con carácter provisional en 1931, que no prosperó porque en los años siguientes hasta 1939, priva la idea de un convenio conjunto para todo el personal navegante, en lugar de polarizarlo únicamente en la figura del comandante.

Tres la segunda guerra mundial, al reanudar sus sesiones, el C.I.T.E.J.A. comisionó a GARNAULT para que en calidad de ponente, preparara un nuevo proyecto, teniendo en cuenta los trabajos anteriores, junto con las observaciones formuladas y las votaciones realizadas. A finales de 1946, el C.I.T.E.J.A. reunido en el Cairo, estimando que las normas respecto al personal navegante debían dejarse a la regulación de las legislaciones nacionales, preparó un nuevo proyecto referido exclusivamente al comandante, proyecto que una vez suprimido, aquel organismo, fue tomado en consideración por la O.A.C.I. y confiado a su comité jurídico; tras las oportunas revisiones del Comité en su reunión de París de febrero de 1947, <sup>(158)</sup> fué incluido aunque no discutido en el orden del día del primer periodo de sesiones de la Asamblea General de la O.A.C.I., volviendo posteriormente al Comité Jurídico en cuyo programa de trabajo aparece desde aquella fecha.

---

(158) DOC. O.A.C.I. 4538-LC/18.

El proyecto ha sido presentado a diversos órganos técnicos de la O.A.C.I. con el fin de recoger sus impresiones sobre el articulado y ha sido asimismo objeto de observaciones por la I.A.T.A., la I.F.A.L.P.A., la F.A.I., la F.I.T.A.P., algunos Estados signatarios de la O.A.C.I. y finalmente de la crítica doctrinal en la forma que hemos de <sup>(159)</sup>jado expuesto a lo largo de este estudio; sin embargo a pesar de la abundancia de informes recogidos, el proyecto no ha vuelto a ser abordado, en su conjunto, salvo la ponencia presentada nuevamente por GARNAULT en la undécima sesión del Comité Jurídico (septiembre de 1951), cumpliendo la invitación que le fué hecha por el mismo Comité en la décima sesión (junio de 1950).

---

(159) Como últimas aportaciones doctrinales no recogidas anteriormente citamos las líneas que G. GUERRERI dedica a la materia en su obra "Il Comandante di aeromobile". Milán, 1962; págs. 19 a 29 y el estudio que más extensamente dedica este autor a la materia, bajo el título de "Commentario del progetto di convenzione internazionale sullo stato giuridico del comandante di aeromobile", Milán, 1961.

2. Estado actual del Proyecto de Convenio

La necesidad de llegar prontamente a una convención internacional sobre el estatuto del comandante de aeronave, es un común sentir en nuestros días entre los diversos Organismos y Asociaciones Internacionales dedicadas a la navegación aérea; signo evidente de esta opinión, es la actitud adoptada por la Asamblea de la O.A.C.I. al colocar, en su décimo período de sesiones, la cuestión de la condición jurídica del comandante en la Parte A del Programa de Trabajo de su Comité Jurídico, que como hemos visto dormía en la carpeta de asuntos pendientes de esta Comisión desde hacía largo tiempo.

Debe hacerse notar también, que aunque planteado con carácter de prioridad el estudio de la condición jurídica de la aeronave, el subcomité encargado de este estudio, consideró oportuno recabar por medio de la Secretaría de la O.A.C.I., determinados informes de los organismos competentes (incluso I.F.A.L.P.A.) sobre los aspectos técnicos de los deberes del comandante (160), trabajos que han dado lugar según ya vimos (supra, pág. 135) a que el Convenio de

---

(160) Doc. 8137-LC/147-2; pág. 91.

Tokio sobre las infracciones y ciertos otros actos a bordo de las aeronaves, haya incorporado dentro de su articulado, las facultades de comandante respecto a tales hechos, anticipando su regulación prevista en parte en los arts. 2 y 5 del Proyecto según su redacción actual.

Como quiere que los demás aspectos no han sido hasta el momento objeto de estudio por el Comité Jurídico, el Proyecto de Convenio Internacional sobre la condición jurídica del comandante de aeronave se mantiene invariable desde la revisión de que fué objeto en febrero de 1947, salvo en lo que deba entenderse modificado por las antedichas disposiciones del Convenio de Tokio. Por tanto, teniendo en cuenta esta salvedad, el Proyecto sobre el que en principio operará la Comisión Jurídica de la O.A.C.I., continúa articulado con la siguiente redacción.

#### Artículo 1

1) Toda aeronave que efectúe un vuelo internacional debe llevar a bordo una persona investida de los derechos de comandante.

2) La elección del comandante es atributiva del operador de la aeronave.

3) No existiendo un comandante así designado o en el caso en que éste no pueda llevar a cabo sus funciones, y no habiendo designado el operador un sucesor, las funciones del comandante serán ejercidas por los otros miembros de la tripulación en el siguiente orden: pilotos, navegantes, mecánicos, radiotelegrafistas y mayordomos. En cada categoría el orden de sucesión será determinado por el rango asignado a cada uno por el operador.

## Artículo 2

1) Durante los períodos especificados en el artículo 5, el comandante de la aeronave:

a) ejerce el mando sobre la aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga;

b) tiene el derecho y el deber de controlar y de dirigir a la tripulación y a los pasajeros en la medida necesaria para permitir el orden y la seguridad;

c) tiene el derecho, por justos motivos, de desembarcar cualquier miembro de la tripulación o pasajero en una escala intermedia;

d) tiene un poder disciplinario sobre los miembros de la tripulación dentro de los límites de sus funciones, y en caso de necesidad, de la que él sólo es juez, puede encargar temporalmente a cualquier miembro de la tripulación para que efectúe un servicio que no sea aquél para el que se le ha empleado.

## Artículo 3

1) El comandante de la aeronave tiene derecho, sin mandato especial:

a) de realizar las compras necesarias para llevar a cabo el viaje emprendido;

b) hacer efectuar las reparaciones necesarias para permitir la rápida continuación del viaje;

c) tomar todas las disposiciones y efectuar todos los gastos necesarios para garantizar la seguridad de los pasajeros y de la tripulación y la custodia de la carga.

d) pedir prestadas las sumas necesarias para permitir la ejecución de las medidas previstas en los incisos a), b) y c) del presente artículo.

e) contratar, por la duración del viaje, y reemplazando a los miembros de la tripulación que no continúan el mismo, el personal indispensable para llevar a cabo dicho viaje.

#### Artículo 4

1) El comandante no puede, sin mandato especial, vender la aeronave ni gravarla con hipoteca u otros derechos de la misma naturaleza.

#### Artículo 5.

1) El comienzo y el fin del periodo durante el cual el comandante ejerce poderes disciplinarios sobre la tripulación pueden ser fijados por el operador. En todo caso, este poder se le confiará tan pronto como embarque la tripulación. Cesa lo más pronto posible en las escalas incluso la de llegadas cuando se hayan cumplido con las formalidades de llegada y cuando el comandante sea reemplazado en su mando.

2) Los poderes del comandante sobre la aeronave, los pasajeros y la carga se ejercen desde el momento en que se le entregue la aeronave, cuando los pasajeros y la carga, al comienzo del viaje. Tales poderes terminan al acabar el viaje, cuando la aeronave, los pasajeros y la carga, hayan sido respectivamente entregados al representante del operador o a cualquier otra persona autorizada a tal fin.

#### Artículo 6

1) En todo país y en toda circunstancia, el comandante tiene derecho a dirigirse a:

a) El Cónsul del Estado al que pertenezca cualquiera de las personas que se encuentren a bordo;

b) El Cónsul del Estado donde esté matriculada la aeronave;

c) Los Cónsules de los Estados a que pertenezcan los fletadores y fletantes o expedidores de carga.

2) Después de haber escuchado al comandante, los cónsules pueden tomar medidas que correspondan de acuerdo con las leyes e instrucciones consulares de sus respectivos países.

3) Si el comandante se dirige primeramente al Cónsul de un Estado que no sea aquél donde esté matriculada la aeronave, el comandante comunica tal cosa tan pronto como sea posible al Cónsul más cercano, del Estado donde esté matriculada la aeronave.



Artículo 7

1) Los nacimientos y muertes ocurridos a bordo de la aeronave serán registrados en la hoja de ruta, por el comandante, que entregará extractos de la misma a los interesados. Transmitirá también, tan pronto como sea posible, estos extractos certificados y conforme a la Autoridad del Estado donde esté matriculada la aeronave, así <sup>como</sup> a la del lugar del primer aterrizaje, si así lo exigen las autoridades locales.

Artículo 8.

1) Las disposiciones del presente Convenio no modifican ni los convenios internacionales ni las leyes o reglamentos de los estados contratantes que definen las condiciones de aptitud exigidas al comandante de la aeronave.

Artículo 9

1) El presente Convenio se aplica al caso de una aeronave que efectúe un vuelo internacional, a condición de que esté matriculada en uno de los Estados contratantes, o que sea operada por un nacional de uno de tales Estados.

Artículo 10.

1) El presente Convenio no se aplica al comandante en servicio a bordo de aeronaves militares, de aduana o de policía.

Artículo 11.

1) El presente Convenio se redacta en francés, inglés y español (teniendo cada uno de estos idiomas igual autenticidad) en un sólo ejemplar en cada idioma. Los tres textos serán depositados en los archivos de la organización de AVIACION Civil Internacional. Un ejemplar debidamente certificado será transmitido por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios.

Artículo 12.

1) Los Estados contratantes se comprometen a transmitir al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, las leyes y reglamentos dictados conforme a las disposiciones del presente Convenio, tan pronto como estos textos entren en vigor. El Secretario General enviará copia de estas leyes y reglamentos a todos los Estados contratantes.

No transcribimos los restantes preceptos del Proyecto (art. 13: ratificaciones y entrada en vigor); art. 14 adhesiones; art. 15: denuncias y art. 16 y 17: singularidades respecto a territorios sometidos a colonias, protectorados o tutela; art. 18: litigios entre los Estados), por considerarlos fuera de las cuestiones abordadas en nuestro trabajo.

## CONCLUSIONES

=====

Al abordar el estudio de los nuevos y singulares problemas jurídicos que el fenómeno de la navegación aérea ha traído consigo, se advierten de ordinario unas notas que casi pudiéramos decir comunes a cualquiera de las cuestiones abordadas: su internacionalidad, consecuencia de la proyección internacional de aquella navegación y su correlativa aptitud para ser reguladas desde un punto de vista supranacional. De ahí que por el momento, sean varias las instituciones del Derecho Aéreo que han sido objeto de un Convenio Internacional, ratificadas e incorporadas en las respectivas leyes nacionales, manteniéndose esperanzadamente abierto para el futuro el camino hacia una solidaridad jurídica internacional, en otras importantes materias de esta rama del Derecho.

Pues bien; del análisis, que hemos pretendido hacer exhaustivo sobre la condición jurídica del comandante de aeronave, un primer resultado confirmatorio de las precedentes observaciones salta a la vista: en el estado actual del tráfico aéreo, se hace necesario llegar a un estatuto internacional que regule las múltiples y complejas cuestiones que ofrece esta primerísima figura de la navegación aérea, tanto desde el punto de vista privado como público.

En efecto: a lo largo de nuestro trabajo se ha hecho patente la escasa flexibilidad, que en algunos casos llega a convertirse en ineficacia absoluta, de las leyes nacionales -siempre escasas y deficientes por otra parte-, que regulan materias tan relevantes como las que versan sobre el carácter, contenido y límites de las funciones anejas al mando de la aeronave, relaciones jurídicas con el explotador y la autoridad del Estado, responsabilidades penales, gubernativas y civiles, competencia, etc. Tal deficiencia de las leyes nacionales es lógica consecuencia de los distintos espacios de soberanía, que normalmente sobrevuela la aeronave, llamada por su rapidez de movimientos y radio de acción a soldar los continentes y acercar los antípodas; y así es posible que en un corto espacio de tiempo, puedan eventualmente converger sobre ella -y por tanto sobre la persona que la dirija- un considerable número de aquellas leyes, que suelen reenviar a otras innumerables disposiciones internas, desperdigadas entre el férreo de normas civiles, penales, administrativas, etc., del propio país, con los consiguientes problemas respecto a la norma en concreto aplicable y jurisdicción competente.

Creemos, por tanto, que si el movimiento hacia la unificación del derecho aéreo debe ser una común y constante aspiración internacional, tal normativa supranacional, en

razón al volumen, extensión y frecuencia del tráfico aéreo de nuestros días, se hace ya ineludible para la figura más primordial de ese tráfico como es el comandante de la aeronave. No se nos escapan las dificultades del intento y las naturales imperfecciones que como toda obra humana pueda implicar su articulación en él o los correspondientes Convenios Internacionales, pero por razón de su necesidad y apremio, hora es ya de llevarlo a cabo, dejando para el futuro las modificaciones que la experiencia, la crítica doctrinal y los adelantos de la técnica pudiera aconsejar.

Como aportación a esa tarea, concretamos seguidamente, a guisa de conclusiones, las notas y principios fundamentales que estimamos caracterizan la condición jurídica del comandante de aeronave, agrupando tales conclusiones en relación a los tres ~~estatutos~~ **estatutos** generales en que hemos escindido nuestro estudio.

#### I. RESPECTO AL COMANDANTE DE AERONAVE EN GENERAL.

Primera.- La expresión "comandante de aeronave" es la más acertada y congruente para designar las funciones y superior jerarquía que le son atribuidas al conductor de la aeronave y jefe de la expedición aérea.

Segunda.- El comandante de aeronave en sentido amplio, debe definirse como "aquella persona habilitada técnica y legalmente para la dirección de una aeronave, en nombre

propio o confiada por tercero, en orden al cumplimiento de fines públicos o privados".

Tercera.- Las notas peculiares que principalmente vienen a distinguir el concepto de comandante de aeronave entre las restantes instituciones personales del derecho aéreo son su amplitud y elasticidad, funcionalidad, singularidad y complejidad, personalidad y continuidad.

Cuarta.- Aunque en determinados aspectos admite cierto parangón con el capitán de buque, ofrece sin embargo acusadas diferencias que implican un diverso y específico tratamiento jurídico, como consecuencia del distinto instrumento y espacio donde uno y otro desarrollan su cometido, de la menor duración de los viajes aéreos, así como del principio de primacía de los instrumentos que ordinariamente rige en el derecho aéreo.

Quinta.- El mando puede ejercerse independientemente del pilotaje directo de la aeronave, pero siempre debe estarle supeditada la función encomendada a éste; conviene que el comandante posea los conocimientos técnico-profesionales exigidos para el piloto de la aeronave de que se trate, y en el supuesto de que asuma ambas funciones, debe exigírsele el título, licencia y habilitación correspondien-

tes, requisitos en cuya regulación conviene alcanzar uniformidad internacional, aunque el vuelo a dirigir no tenga este carácter.

Quinta..- Una similar uniformidad internacional debe reconocerse en el ámbito de la navegación aérea militar, sin perjuicio de las excepciones que en los casos de emergencia hayan de admitirse, por exigencias de los supremos intereses de la Defensa Nacional.

## II. RESPECTO AL COMANDANTE DE AERONAVES PRIVADAS.

Primera..- Una clara comprensión y correcta regulación de las relaciones jurídicas que surjan, como consecuencia de la incorporación del comandante al servicio de una explotación aérea, debe previamente suponer una clara distinción entre explotaciones aéreas empresariales y no empresariales.

Segunda..- Al analizar la condición del comandante como auxiliar del empresario aéreo, se registran dos facetas: el aspecto técnico, fundamental y primario y el aspecto de representante comercial, esporádico, secundario y muy restringido.

Tercera.- La naturaleza del vínculo jurídico existente entre empresario y comandante encaja dentro de un molde contractual "sui generis" como es el contrato de trabajo, con una fisonomía especial, dada la confluencia de funciones de interés público a desempeñar por el comandante, con las que le corresponden como auxiliar técnico de la empresa.

Cuarta.- En el ejercicio de las facultades de representación legal, que eventualmente pueden atribuirse al comandante, éste sigue comportándose como un órgano más de la empresa, pero de tal suerte que el legislador velando por la seguridad del tráfico aéreo y la feliz culminación de la expedición, exige a la empresa el cumplimiento de unas obligaciones, que desde el punto de vista del comandante se convierten en facultades no delegadas expresamente por aquélla.

Quinta.- La designación del comandante es facultad que corresponde al empresario, con exclusión del propietario y eventualmente del fletador o poseedor por otro título, a menos que estos reúnan también aquella condición, ya que el comandante es ante todo un auxiliar y representante del empresario del cual debe gozar constantemente confianza.



En caso de incapacidad del comandante de la aeronave en vuelo, la ley sustituyendo al empresario, puede conferir dicho nombramiento con carácter interino a otro miembro de la tripulación según el orden jerárquico (nombramiento legal); cuando la aeronave aterrizase en lugar donde no se halle el empresario o sus representantes compete a la autoridad administrativa tal designación, (nombramiento por acto administrativo) ejerciendo entonces esta autoridad facultades de representación legal en nombre e interés del empresario. En ambos supuestos se satisface al mismo tiempo un interés público, como es la seguridad del tráfico aéreo y el particular de los terceros interesados en la feliz culminación del viaje.

Sexta.- Existen algunas particularidades aeronáuticas (extinción y dispensa del comando, formas y clases del contrato, retribuciones, jornada de trabajo, privilegios, jubilación y pensiones de seguridad social, etc.) en las relaciones jurídico-laborales entre empresario y comandante, que aunque en principio es materia a regular por la legislación interna de cada país, conviene no obstante una cierta uniformidad en los principios ordenadores de esas relaciones, que debieran ser recogidas en el Convenio sobre la condición jurídica del comandante de aeronave.

Séptima.- La situación jurídica del comandante como auxiliar del explotador no empresario, se rige como regla general por las mismas normas que se establecen para los que presten su cometido en aeronaves de empresas dedicadas al tráfico aéreo, con las excepciones a que haya lugar, por razón del carácter no comercial de aquellas explotaciones.

Octava.- El comandante como encargado de la dirección aeronáutica, ofrece una situación jurídica distinta a la que ostenta como auxiliar del empresario, como consecuencia de los poderes que la ley le confiere o deberes que se le exigen, con carácter permanente e irrenunciable, para la tutela de un interés público como es el de la seguridad de la navegación y al mismo tiempo para la protección de los intereses privados conexos al buen resultado de la expedición.

Como delegado de la autoridad del Estado, ejerce unas funciones ordinariamente reservadas a los funcionarios del Estado, similares aunque inferiores a las que desempeña el capitán de buque. Tales funciones le son otorgadas por el legislador, para la tutela o el cumplimiento de fines exclusivamente de interés público, que desbordan no sólo la esfera contractual y la representación legal de determinados

intereses de la navegación aérea, sino que trascienden cualquier otro tipo de atribuciones que le confiara la ley como encargado de la dirección aeronáutica.

Novena..- Una formulación exhaustiva de los derechos y obligaciones que corresponden al comandante de la aeronave como encargado de la dirección aeronáutica y delegado de la Autoridad del Estado, no parece fácil de conseguir, dadas las variadísimas y complejas funciones que se le atribuyen en ambas situaciones jurídicas, así como por las numerosas y dispares disposiciones, públicas y privadas, nacionales e internacionales, en que vienen recogidos; por ello parece acertada la decisión adoptada por el comité Jurídico de la O.A.C.I. de abordar por separado el estudio de su reglamentación teniendo en cuenta su común naturaleza y homogeneidad. Convendría, no obstante, que en el futuro Convenio internacional, se trazara un esquema general que contuviera en síntesis el núcleo fundamental de estos derechos y obligaciones, señalando con precisión los momentos en que el ejercicio de tales funciones empieza o termina, y en algunos supuestos el ámbito de su competencia (v.gr.: jurisdicción disciplinaria) o el valor de determinadas actuaciones (v.gr.: los extractos certificados de los actos anotados en la docu-

mentación a bordo); en todo caso, tales límites y competencias, deben ser fijados en el Convenio Internacional, excluyendo de esta facultad al explotador.

Décima..- Dada la múltiple y compleja gama de responsabilidades (penales, civiles, administrativas, mercantiles, laborales) que pueden imputarse al comandante de aeronave, en cuya regulación confluyen en ocasiones normas de derecho público y privado, nacional e internacional, con los consiguientes problemas respecto a la legislación y jurisdicción aplicable en cada caso, no es oportuno simplificar en forma global e indiferenciada, todo ese complejo de responsabilidades en un sólo precepto, como hacen algunas legislaciones nacionales u omitir toda referencia a la culpabilidad del comandante, criterio adoptado en el actual Proyecto de Convenio Internacional.

Es conveniente que se regulen las distintas responsabilidades por separado, articulando en el Convenio los correspondientes principios generales que inspiren los diversos tipos de culpabilidad, teniendo en cuenta el cuadro general de derechos y obligaciones exigido en la conclusión novena, y el bien jurídico en concreto lesionado.

Undécima..- Débese prestar en el Convenio especial atención al régimen jurídico penal y procesal del comandante de aeronave, incluyendo entre su articulado los oportunos preceptos generales relativos a:

- el delito de imprudencia aeronáutica de singular relevancia y significación en la navegación aérea, tanto por lo que se refiere a la propia fisonomía e indudables matices que reviste la culpa aeronáutica considerada "in genere" como a la distinta naturaleza que ofrecen las acciones imprudentes que en ella se comprenden; convendrá asimismo tipificar el delito de peligro para la vida o propiedad de las personas, cuando la extraordinaria gravedad del delito así lo aconseje.

- algunas modalidades delictivas singularmente imputables al comandante (abuso de autoridad, negligencia profesional, etc.) o generales como el delito de espionaje, aéreo teniendo en cuenta que en razón a los progresivos avances en la fotografía a distancia, así como los demás medios de radiocomunicación aplicada a la navegación aérea, debe serle igualmente imputado, cuando el comandante emplee tales medios con fines dolosos.

- una singular mención del tratamiento que en derecho penal aéreo, tienen las causas de exención de responsabilidad criminal, como en caso fortuito y la fuerza mayor, en lo que a la responsabilidad civil se refiere, por cuanto que se reconoce en otros Convenios internacionales la responsabilidad civil limitada, a consecuencia de la admisión del principio de responsabilidad objetiva cuando concurren aquellas eximentes.

- aumentar la penalidad de los delitos cometidos contra el comandante en el ejercicio de sus funciones, otorgándole en estas circunstancias el carácter de autoridad.

- los matices del procedimiento cuando se trate de investigar delitos típicamente aeronáuticos del comandante, así como los conocimientos técnicos de los que deben estar revestidos las personas llamadas a ejercitar la jurisdicción competente.

- el reenvío a las reglas de competencia establecidas en el Convenio sobre competencia, respecto a los delitos cometidos a bordo de aeronave.

- un claro deslinde de las responsabilidades que pudieran exigirse en los casos de accidentes aéreos, al comandante y a los servicios de ayuda a la navegación aérea.

Doodécima.- Deberá declararse en todo caso la responsabilidad subsidiaria del explotador, en relación a la responsabilidad civil contraída por el comandante como auxiliar suyo, por delitos o faltas penales.

Decimotercera.- La responsabilidad directa o indirecta del explotador en relación con la responsabilidad civil contraída por el comandante como auxiliar suyo por hechos no penales, debe regirse por las siguientes reglas generales:

a) en los casos de daños sufridos por los usuarios de la explotación aérea o terceros, en accidentes debido a caso fortuito, debe responder directa y exclusivamente el explotador.

b) por los daños sufridos por los usuarios de la explotación con motivo de los poderes que haya asumido el comandante como jefe de la expedición aérea, responderá directa y principalmente el explotador, sin perjuicio de la facultad de repetir contra el comandante cuando éste se haya excedido en sus atribuciones y la correspondiente responsabilidad gubernativa sólo imputable a éste.

c) por daños sufridos por los usuarios de la explotación debidos a faltas simplemente aeronáuticas cometidas por el comandante en el ejercicio de sus funciones como auxiliar técnico del explotador, responderá éste sin perjuicio de repetir contra el comandante cuando hayan sido cometidas aquellas faltas con mala fé o temeridad, y la responsabilidad gubernativa que a éste haya de imputarse.

d) con respecto a las faltas meramente comerciales cometidas por el comandante en el ejercicio de los poderes de representación (voluntaria o legal) entran en juego los principios generales por los que se rige la representación en derecho común acomodados a las particularidades del derecho de la navegación aérea:

e) en el ejercicio de las funciones que le son confiadas al comandante respecto al cargamento, la responsabilidad civil recaerá directamente sobre el explotador, quedando a salvo la facultad de repetir éste contra el comandante bien en la vía civil o mediante la oportuna sanción laboral cuando la responsabilidad derive del manejo negligente o temerario del cargamento.

Decimocuarta..- Los litigios que se originen con motivo de las faltas comerciales deberán ser ventilados ante los Tribunales de Comercio siguiendo los criterios generales de competencia establecidos en el Derecho Internacional Privado, a cuyas normas deberá hacerse el oportuno reenvío, en defecto de las que pudieran convenirse específicamente en el futuro Estatuto.

Decimoquinta..- La responsabilidad laboral se regirá por los principios generales del derecho laboral y las normas concretas que regulen el estatuto laboral de comandante en las correspondientes reglamentaciones internas o convenios colectivos de la explotación aérea.

### III. RESPECTO AL COMANDANTE DE AERONAVE DE ESTADO.

Primera..- Se consideran como aeronaves típicas de Estado, las aeronaves militares, aduaneras y de policía y en general cualquier otra destinada exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

Segunda.- La exigencia de un régimen jurídico para las aeronaves de Estado, ha sido una constante reconocida y proclamada por la doctrina legal y científica desde el nacimiento del Derecho aéreo, sin que no obstante se haya formulado hasta el momento el correspondiente estatuto, ya que tanto las leyes nacionales como los convenios internacionales se limitan ordinariamente a excluirlas del ámbito de su aplicación o señalan expresamente cuáles son los preceptos que excepcionalmente son comunes al tráfico aéreo privado y estatal.

Tercera.- Particularidades generales y comunes a las aeronaves de Estado que sirven a a diferenciarlas de las aeronaves privadas son:

- la de ser consideradas como partes integrantes del Estado, con los correspondientes privilegios anejos a la extraterritorialidad fuera de las fronteras nacionales.

- negación o restricciones a la libertad de sobrevuelo sobre países extraños.

- singularidad de régimen respecto a ciertos requisitos administrativos (registro, matrícula, seguros aéreos, etc.)

- El Estado se asimila al explotador o propietario en los mismos supuestos en que a éste alcance la responsabilidad civil directa o subsidiaria a consecuencia del accidente aéreo.

Cuarta.- El estatuto correspondiente al comandante de aeronave de Estado no se encuentra tampoco articulado con unidad de doctrina y sistema en un mismo cuerpo normati-



vo, sino que se halla desperdigado entre numerosas disposiciones de muy diversa índole (militares, penales administrativas, etc.); un análisis sobre la condición jurídica de estos comandantes deberá tener en cuenta tales normas junto con los principios que informan el régimen jurídico de las aeronaves de Estado y los preceptos generales del derecho público nacional e internacional.

Quinta.- Dentro de los comandantes de aeronaves de Estado, el comandante de aeronave militar, en razón a la organización a que pertenece el instrumento en que opera y al fin que cumple, constituye una categoría particularísima que reclama necesariamente un tratamiento jurídico distinto a los restantes comandantes de aeronaves.

Sexta.- El régimen jurídico del comandante de aeronave militar deberá estar condicionado por las normas del Convenio Internacional sobre el estatuto de la aeronave militar que en su día se concierte, y las disposiciones internas que cada país dicte para el personal aeronáutico militar.

Séptima.- En todo caso cuando haya de formularse su estatuto, deberán ser tenida en cuenta las siguientes particularidades reflejo de su peculiarísima condición jurídico-militar:

- Una especial reglamentación de los títulos, licencias de aptitud y calificaciones aeronáutico-militares, exigiendo la ciudadanía como requisito ordinariamente imprescindible para la obtención de dichos títulos y su utilización en las aeronaves militares del país de que se trate.

- la exención de la jurisdicción penal extranjera por los delitos comunes que pueda cometer el comandante de aeronave que sobrevuele o se estacione en países extraños, siempre que la entrada haya sido autorizada y el delito no afecte gravemente el orden público o a los supremos intereses de la soberanía nacional.

- la facultad de conceder asilo a bordo de la propia aeronave, a los súbditos de su país que hayan cometido delitos comunes en el territorio extranjero, ampliando esta facultad en favor de los delincuentes políticos y militares sin distinción de nacionalidad, siempre que se puedan evitar las funestas o solamente enojosas consecuencias que en el orden de las relaciones diplomáticas pudiera implicar el ejercicio de tal derecho de asilo.

- el fuero procesal y el especial régimen aeronáutico (penal y gubernativo) a que viene sometido dada su condición de militar, sin perjuicio de las demás responsabilidades comunes que puedan también imputársele, por la comisión de delitos o faltas aeronáuticas de este orden.

Con el desarrollo uniformemente articulado de los principios generales sentados en las precedentes conclusiones, en el correspondiente Estatuto Internacional, creemos, se podrá conseguir por una parte rellenar una laguna jurídica internacional, logro que supondrá un paso más en el camino por alcanzar en sus instituciones fundamentales, la universal solidaridad jurídica que demanda un fenómeno tan internacional como es el de la navegación aérea; por otra se facilitará al comandante de aeronave un instrumento para conocer rápida y claramente la naturaleza y contenido de sus facultades y obligaciones, conocimiento poco menos que imposible de lograr en la actualidad dadas las numerosas, distintas y heterogéneas disposiciones que sobre la materia rigen en los Estados sobrevolados.

Y una vez más, el derecho, en lugar de ser olvidado o desbordado por los avances de la técnica -que en forma tan patente como espectacular se hacen notar en el aspecto aviatorio- servirá de instrumento normativo y moderador de este progreso, superando el imperio de la fuerza o el hecho consumado por el más adelantado. Y al regular la figura primordial del mejor y más veloz medio para acercar a los hombres, habrá contribuido como es su misión, a asegurar el entendimiento y la comunicabilidad de la sociedad internacional.

BIBLIOGRAFIA

- ACTAS Y DOCUMENTOS del Comité Jurídico de la O.A.C.I.
- AMBROSINI, A.: -Droit International aerien. París, 1943.
- AMERIGO CASTAÑO, L.: -Los daños a tercero en la Navegación Aérea Española. Madrid, 1952. C.S. de I.C.
- APARICIO GALLEGO, J.: -La responsabilidad por daños a tercero en los accidentes aéreos militares. Ed. LEX NOVA, Valladolid, 1962.
- BABINSKI, : - L'aspect juridique de la notion du commandant de l'aéronef. Riv. Dir. Aer, 1932.
- Lo stato giuridico del comandante di aeromobile. Rapports C.I.T.E.J.A. Rome, 1934.
- BARILLET, R.: - Le delit d'imprudence et l'aviation
- BEAUBOIS, H.: - Le statut juridique du commandant d'aéronef. Revue française de droit aerien, julio-septiembre, 1955.
- BRAVO NAVARRO, M.: - Régimen jurídico penal y procesal de la aeronave en España. Revista Española de Derecho Militar nº 13; enero-junio, 1962.
- Espionaje aéreo y guerra fría ante el derecho. Revista de aeronáutica y astronáutica; febrero 1962.
- Competencia administrativa respecto al tráfico aéreo militar, conforme a la Ley Española de Navegación Aérea. Ed. LEX NOVA; Valladolid, 1962.
- BUCHER, : -Le statut juridique du personnel navigant de l'aéronautique civile. Lausanne, 1944.
- GARNAULT, : -Informe sobre la condición jurídica del comandante de aeronave. Actas y Documentos de la séptima sesión del Comité Jurídico de la O.A.C.I.; Montreal, 1951.
- COUANNIER, A.H.: -Elements createurs du droit aerien. París 1929.

- CHARLIER, V.: -Le commandant d'aeronaf en droit privé. Revue Generale de l'Air; nº 1, 1947.
- CHAVEAU, P.: -Droit Aerien. París, 1951.
- DANTE GAETA, .: -Il comandante di aeromovile. Rivista del Diritto della navigazione, 1956; vol. XVII-1
- DERSTH, H.: -Derecho laboral y seguros del personal navegante con referencia al tráfico aéreo internacional. Archiv für Luftrecht, tomo II, cuaderno 12.
- DOMINADO, F.M.: -Il rapporti di arruolamento del comandante e la sfera dei suoi poteri legali. Rivista del Diritto della navigazione, 1956; vol. XVII-
- EASTAM, S.E.: -La responsabilidad del GROUND CONTROL. Journal of Air Law and Commerce; julio, 1950.
- FARIÑA, F.: -Derecho Comercial Marítimo. Madrid, 1958  
-El buque de guerra. Editorial Naval. Madrid, 1941.
- GARCIA DE HARO, R.: -La posición jurídica del trabajador subordinado, Pamplona, 1963.
- GARRIGUES, J.: -Curso de Derecho Mercantil. Madrid, 1958.
- GAY DE MONTELLA, R.: -Principios de Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, 1950.
- GEUSAU, H.: -Die Erlaubnis zur Benutzung von militärluftfahrzeugen. Zeitschrift für Verkehrsrecht, 1962.
- GIRON TENA, .: -El naviero: directrices actuales de su régimen jurídico. Valladolid, 1959.
- GOEDHUIS, D.: -La situation juridique du commandant d'aeronaf. Rev. Leg. comp., 1938.
- GOMEZ JARA, C.: -La aeronave militar en relación con la vigente Ley de Navegación Aérea. Valladolid, 1962.
- GORDILLO, M.: La competencia penal en materia de navegación aérea. Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales. Tomo II, fascículo III.

- GUERRERI, G.: -Il Comandante di aeromobile. Milán, 1962.  
-Commentario del progetto di convenzione internazionale sullo stato giuridico del comandante di aeromobile, Milán, 1961.
- GUILARTE, A.M.: -Manual del Derecho del Trabajo. Valladolid, 1960.
- GULDIMANN, W.: -La condición jurídica del comandante de aeronave. Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, Córdoba (Argentina).  
-Rutina del piloto y seguridad del vuelo. Revista nacional Aeronáutica y Espacial, 1962.
- HAMEL, J.: -Nationalité et conflits de lois en droit arien. Revista de Derecho Internacional Público, 1925.
- INSTITUT FRANÇAIS DU TRANSPORT AÉRIEN: -Le statut juridique du commandant d'aéronef, (note de travail n° 263-4, diciembre 1944).
- KAMMINGA, M.S.: -The aircraft commander in commercial air transportation. La Haya, 1953.
- KNAUTH, A.W.: -The aircraft commander in International Law. Journal of Air Law and Commerce. 1947.
- KOLN, R.: -Die Abhandlung fliegerischer Verstöße gegen die Sicherheit und Ordnung im zivilen und militärischen Luftverkehr. ZLW; cuaderno 3-1962.
- LEFEBRE y PESCATORE: -Manuale di Diritto della navigazione. Milán, 1960.
- LE GOFF, M.: -Manuel de Droit Aerien. París, 1961.
- LE MOINE, M.: -Statut du commandant de bord dans l'Aviation civile. Congreso de la Aviación Francesa de 1946. Rapport n° 223.
- LESTANG, Gastón de: Garde et proposition a propos du capitaine de navire et du commandant d'aéronef. París, 1963.
- LOUSTAU, F.: -La aeronave y su régimen jurídico, Madrid, 1958.  
-La culpa penal en la navegación aérea. Madrid, 1953.
- MACHIN SANCHEZ, E.: -Asistencia y Salvamento en el Derecho Aeronáutico Internacional. Revista española de Derecho Internacional. Número 3-1949.

- 9 -
- MASCHINO, M.: Condición jurídica del personal aéreo. Revista de Derecho Internacional; tomo XIX.
- MEYER, A.: -Zum Begriff "militärluftfahrzeug"; ZLW, cuaderno 3-1962
- NUÑEZ GARCIA, M.: La selección de pilotos desde el punto de vista psicológico. Revista de Aeronáutica, septiembre de 1948.
- BELLON RIVERO, R.: Concepto de abordaje aéreo. Revista de aeronáutica, abril de 1959.
- PINEAU, J.: -Les infractions a la circulation aerienne en droit française, Dissertation Bordeaux, 1956.
- PIROZZO, A.: -Le collisioni di aeromobile nel diritto della navigazione. Rivista aeronautica, 1962.
- POULANTZAS, N.M.: -El estatuto jurídico del comandante de aeronave. Revista (griega) del derecho; enero, 1961.
- PRADELLE de la P.: -Le commandant d'aeronef. Rev. gle. aire, 1956
- RICCIARDI, P.: Regime giuridico del contratto di lavoro aereo. Diss Rom.; 1961
- RIESE, O.: Luftrecht. Stugart, 1949.
- RISTER, : -Observaciones sobre el derecho laboral del personal del tráfico aéreo. Archiv. für Luftrecht, cuaderno 19 del Tomo II.
- RUEDA SANCHEZ-MALO, A.: Responsabilidad en los accidentes de aviación. Revista de Aeronáutica; julio, 1941
- SECCION DE DERECHO AERONAUTICO del Instituto Francisco de Vitoria: -Textos Aéreos Internacionales; Madrid.  
-Comentarios a la ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960. Madrid, 1962.
- SPASIANO, E.: Esercizio della nave o dell'aeromobile ed impresa. Rivista del Diritto della navigazione; 1950, 1ª parte
- SCHWEICKARDT, A.: Flugzeug und Schiff, ein vergleich ihrer rechtlichen Behandlung; 1ª parte SVLR Bulletin, 1963, nº 1.
- STRAUSS, W.S.: -Air laws and treaties of the world. Washington, 1961
- TAPIA SALINAS, L.: -La regulación jurídica del transporte aéreo. Madrid, 1953.  
-El control de vuelo automático y la responsabilidad de los pilotos. Rev. de ciencia aeronáutica. Caracas; nº 43, junio de 1958.
- TORRENTE, A.: -I contratti di lavoro della navigazione. Milán, 1948
- URIA r.: -Derecho Mercantil. Madrid, 1958
- VAGO, G.: -Responsabilità penali: appunti al codice della navigazione. Rivista aeronautica, 1962.
- WERNER, W.: -Die polizeigewalt des Luftfahrzeugkommandanten. Bonn, 1961